Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Nr. 12 WILNO, PAŹDZIERNIK 1928 R. Rok I

Wiadomości Stowarzyszenia Techników Polskich

W WILNIE

Nr. 12. Wilno, Październik 1928 r. Rok I

WIADOMOŚCI
Stowarzyszenia Techników Polskich
W WILNIE

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM NAUKI, TECHNIKI I PRZEMYSŁU TECHNICZNEGO

TREŚĆ:

St. Siła-Nowicki.
Inżynier Komunikacji.

Stan i potrzeby komunikacji kołowej w województwie Wileńskiem*).

Wstęp.

Komunikacja kołowa jest jednym z głównych czynników rozwoju gospodarki narodowej, a gospodarki rolnej w szczególności. Dobre drogi kołowe potrzebne są dla rolnictwa dla tego, że transportują swoją produkcję na znacznych przestrzeniach czy to do miejscowych rynków zbytu, czy też do stacji kolejowych do dalszych ośrodków, rolnicy zainteresowani są w tanich kosztach przewozu i wykorzystaniu posiadanego sprzężaju, lub innych środków przewozowych. W stosunku do cen rolnictwo zależne jest od międzynarodowych rynków i dlatego kraje bogate w dobre środki komunikacyjne występują do konkurencji, mając tani i szybki transport, natomiast w krajach o małej sieci drogowej odległość od rynków zbytu może nawet zabić postęp w produkcji i wywołać zanik kultury. Ekonomiści dowodzą, że wytwórczość ludności zwiększa się niezależnie od stanu dróg bitych tylko do pewnego okresu, po którym następuje upadek wytwórczości i nawet wychodźtwo ludności. W województwie Wileńskiem, gdzie gospodarka rolna i leśna jest główną gałęzią życia gospodarczego i stanowi około 75% wszystkich zawodów ludności, — gęstość dróg o twardej nawierzchni jest najmniejszą ze wszystkich województw Rzeczypospolitej i zupełnie niewystarczającą dla potrzeb miejscowych. Aby potrzebom tym zadość uczynić i gęstość naszej sieci dróg bitych doprowadzić do odpowiedniego stanu— należy rozpatrzyć, co posiadamy w dobie obecnej, jak należy istniejącą sieć rozbudować, oraz jakie są możliwości finansowe dla zrealizowania wytkniętego programu.

Stan obecny.

Władze polskie objęły po okupantach w województwie Wileńskiem zaledwie 350 klm. dróg o twardej nawierzchni na wszystkich kategorjach dróg (państwow. i samorządow.), z których 176 klm. (129 państwow. i 47 samorząd.) przypadało na szosy, a 174 na bruki. Drogi te po wojnie światowej i polsko-bolszewickiej znajdowały się w stanie zniszczonym, przeważnie uniemożliwiającym komunikację ze względu na stan nawierzchni i brak mostów, częściowo spalonych, częściowo zniszczonych wobec braku konserwacji. Obecnie (na 1-I 1928 r.) w województwie Wileńskiem sieć dróg kołowych przedstawia się w następujący sposób:

Dróg państwow. 1395 klm. w tem o twardej nawierzchni (szosy i bruki) 304 klm.

Dróg wojew. 1063 klm w tem o twardej nawierzchni (szosy i bruki) 43 klm.

Dróg powiat. 1338 klm. w tem o twardej nawierzchni (szosy i bruki) 80 klm.

Razem 3796 klm. w tem o twardej nawierzchni (szosy bruki) 427 klm.

Ewidencja dróg gminnych nie została jeszcze ukończona, lecz o ile uwzględnić bruki na drogach gminnych, to ogółem długość dróg o twardej nawierzchni wynosi około 500 klm. Tak znikoma ilość dróg bitych nie przedstawia jednak pewnej ciągłości, ponieważ szosy skupione są przeważnie pod Wilnem, reszta zaś bruków rozrzucona jest po całym województwie w krótkich luźnych odcinkach, jako bruki na groblach, lub w osiedlach i nie przedstawia poważnej wartości dla życia gospodarczego województwa. Trudności finansowe Państwa i samorządów, zniszczenie powojenne, zubożenie ludności i ogrom prac, jakie spadły na barki tych władz, spowodowały, że roboty zmierzające ku radykalnemu polepszeniu nawierzchni dróg wykonano w zupełnie nikłych rozmiarach. W pierwszym okresie gospodarki drogowej cały wysiłek skierowano ku odbudowie mostów i prowizorycznej naprawie najwięcej zniszczonych odcinków dróg (groble, miejsca ba-

*) Referat wygłoszony w sekcji ogólno-gospodarczej Wileńskiego Wojewódzkiego Komitetu Regjonalnego.

gniste) za pomocą faszynowania i żwirowania i tylko w wyjątkowych wypadkach, gdzie obfitość i taniość materjału kamiennego na to pozwalała, brukowano najgorsze groble, lub poszczególne osiedla. Wyniki tej gospodarki w odniesieniu do poważniejszych robót ilustrują następujące zestawienia:

I. Budowa nowych dróg bitych (szosy).

a) Na drogach państwowych:

TRAKT	1924 r.	1925 r.	1926 r.	1927 r.	Razem	UWAGI
Wilno—Lida	—	3 km.	3,5	1,36	7,86	W zestawieniu podano całkowicie ukończone kilometry oddane do ruchu
Wilno—Grodno	—	—	—	3,5	3,5	
			Ogółem . .		11,36 klm.	

b) Na drogach samorządowych do roku 1928 nie wybudowano ani jednego kilometra szosy.

II. Budowa nowych bruków.

a) Na drogach państwowych:

w roku	1923 . . .	— klm.
„ „	1924 . . .	— „
„ „	1925 . . .	3,7 „
„ „	1926 . . .	13,0 „
„ „	1927 . . .	37,5 „
	Razem . .	54,2 klm.

b) Na drogach samorządowych (wojewódzkich i powiatowych):

w roku	1923 . . .	— klm.
„ „	1924 . . .	— „
„ „	1925 . . .	— „
„ „	1926 . . .	1,5 „
„ „	1927 . . .	49,7 „
	Razem . .	51,2 klm.

Ponadto na drogach gminnych wykonano w r. 1927 bruków we wsiach i najgorszych groblach 22,2 klm.

III. Kapitalny remont szos (renowacja).

a) Na drogach państwowych:

w roku	1923 . . .	0,5 klm.
„ „	1924 . . .	1,7 „
„ „	1925 . . .	3,8 „
„ „	1926 . . .	5,4 „
„ „	1927 . . .	5,5 „
	Razem . .	16,9 klm.

b) Na drogach samorządowych (wojewódz. i powiatow.):

Kapitalnego remontu na szosach samorządowych wogóle nie przeprowadzano.

IV. Odbudowano mostów.

a) Na drogach państwowych:

W latach:	Odbudowano mostów m. b.		RAZEM m. b.
	do 20 mt. długości (małe mosty)	ponad 20 mt. długości (duże mosty)	
1924	765	56	821
1925	520	341	861
1926	972	273	1.245
1927	526	189	715
Ogółem . .	2.783	859	3.642

b) Na drogach samorządowych (wojewódzk. i powiatow.):

W latach:	Odbudowano mostów m. b.		RAZEM m. b.
	do 20 mt. długości	ponad 20 mt. długości	
1923	361	—	361
1924	1.180	64,5	1.244,5
1925	1.742	300,0	2.042,0
1926	2.262	384,0	2.646,0
1927	1.591	275,0	1.866,0
Ogółem . .	7.136	1.023,5	8.159,5

W roku bieżącym 1928 po raz pierwszy samorządy przystąpiły do budowy dróg bitych i zawdzięczając wydatnym zapomogom ze Skarbu Państwa obecnie są w toku budowy następujące drogi samorządowe:

Widze—Rymszany (16 klm.) w p. Brasławskim

Prozoroki—Jazno (19 klm.) w p. Dziśnieńskim.

Smorgonie—Wilejka (39 klm.) w p. Oszmiańskim i Wilejskim.

Wilno—Landwarów (9,1 klm.) w p. Wileńsko-Trockim.

Wogóle rok 1928 jest przełomowy pod względem znacznych inwestycji tak na drogach państwowych, jak i samorządowych.

W roku tym będzie wykonano około 25 klm. nowych szos państwowych i roboty przygotowawcze (roboty ziemne, kamień i tłuczeń) dla dalszych 30 klm. Po raz pierwszy również wykonano większy most na stałych oporach (betonowych) na trakcie Wilno — Święciany przez Wilję w Niemenczynie. Bruków na drogach państwowych w roku bieżącym będzie wykonano około 25 klm. Niektóre samorządy powiatowe przejawiają energiczną działalność przy brukowaniu osiedli, oraz błotnistych i gliniastych odcinków dróg. W wyniku jednak dokonanych prac województwo Wileńskie pozostaje pod względem komunikacji w dalszym ciągu na ostatnim miejscu.

Przyjmując stan sieci dróg o twardej nawierzchni (bitych i brukowanych) na początku 1928 roku, gęstość sieci województwa Wileńskiego jest

w 4,52 razy mniejsza od średniej w Polsce i prawie 11,5 razy mniejsza od gęstości dróg województwa Pomorskiego.

Gęstość dróg o twardej nawierzchni w poszczególnych powiatach województwa Wileńskiego przedstawia tablica I.

Tablica I.

POWIAT	Długość dróg o nawierzchni twardej klm.	Powierzchnia klm.²	Ilość mieszkańców	Długość dróg o twardej nawierzchni na		Gęstość sieci drogowej $\sqrt{a.b.}$	Stosunek gęstości dróg w powiatach do gęstości w województwie
				10000 mieszk. „a"	100 klm.² „b"		
Brasławski . .	21,8	4.145,4	122.308	1,78	0,53	0,97	0,33
Dziśnieński . .	34,0	3.854,7	141.404	2,40	0,88	1,46	0,50
Mołodeczański	19,0	1.813,5	85.631	2,22	1,05	1,53	0,52
Oszmiański . .	100,0	2.289,7	87.979	11,37	4,37	7,05	2,41
Postawski . . .	29,2	3.130,4	99.511	2,93	0,93	1,65	0,57
Święciański . .	50,0	3.950,0	126.659	3,95	1,26	2,23	0,76
Wilejski	54,8	3.475,8	121.445	4,51	1,58	2,67	0,91
Wileński. . . .	181,7	6.070,5	200.501	9,06	2,99	5,21	1,78
Województwo	491,2	28.730,0	985.438 *)	4,98	1,71	2,92	1,00

Najgęstszą sieć dróg o twardej nawierzchni posiada powiat Oszmiański, drugie po nim miejsce zajmuje pow. Wileński, najgorzej jest uposażony pow. Brasławski, posiadający sieć w 3 razy rzadszą od średniej w województwie, czyli w 14 razy rzadszą od średniej w Polsce, a 36 od sieci w województwie Pomorskiem.

Dla uwypuklenia ubóstwa województwa Wileńskiego należy podkreślić, że najbogatszy w sieć drogową o twardej nawierzchni powiat Oszmiański, gęstością swoją dosięga zaledwie połowy gęstości średniej w Polsce, a gęstość dróg bitych w Polsce (13,2) jest przecie w 10 razy mniejsza jak we Francji, w 8 razy jak w Anglji, w 7 jak w Belgji etc. Również dobrze można przekonać się o niewystarczalności dróg bitych w województwie Wileńskiem zestawiając gęstość kolei żelaznych i dróg bitych. Stosunek gęstości sieci drogowej do kolejowej w państwach europejskich o rozwiniętem życiu gospodarczem przedstawia się cyframi od 11,08 we Francji do 1,84 w Danji, a więc normalnie dróg bitych jest kilka razy więcej niż kolei. W województwie Wileńskiem stosunek ten jest odwrotny i określa się cyfrą 0,35, czyli że województwo posiada trzy razy więcej kilometrów kolei (licząc i czynne wąskotorowe linje) niż dróg bitych. W tych warunkach jest rzeczą oczywistą, że i kolej pozbawiona dojazdów i połączeń z ośrodkami rolnictwa, handlu i przemysłu, nie może należycie spełniać swego zadania.

Wobec powyższego wynika, że muszą być przedsięwzięte środki, które zmieniłyby radykalnie i jaknajprędzej stosunki komunikacyjne w województwie. Potrzebna jest energiczna akcja władz państwowych i samorządowych, mająca na celu rozbudowę dróg według ułożonego zgóry planu i przeprowadzenie tego planu konsekwentnie do końca.

Należy również podkreślić, że województwo Wileńskie posiada dość korzystny teren dla budowy dróg bitych, posiadając w dostatecznej ilości (za wyjątkiem niewielkich obszarów w niektórych powiatach) materjały kamienne, żwir i piasek, co zmniejszy koszta budowy w stosunku do innych województw w Państwie.

*) Bez miasta Wilna.

Projekt programu budowy.

Przy układaniu programu rozbudowy dróg bitych należy zgóry ustalić w jakim okresie czasu musimy zabudować najpotrzebniejsze dla życia gospodarczego arterje komunikacyjne i jaka sieć dróg względnie jaka gęstość tych dróg będzie najodpowiedniejszą dla zaspokojenia chociażby najpilniejszych potrzeb. Gdyby za punkt wyjścia przyjąć, że gęstość dróg bitych w województwie Wileńskiem nie powinna być mniejszą jak przeciętna w Polsce, to uwzględniając już istniejące drogi bite i brukowane należałoby wybudować 1.730 klm. dróg bitych. Jeżeli dalej przyjąć, że najważniejsze trakty są to drogi państwowe, to wypadłoby pobudować 1.060 klm. dróg państwowych i 670 klm. dróg samorządowych. Przyjmując dalej, że pierwszy okres rozbudowy nie powinien być dłuższy od 10 lat, otrzymamy, że rocznie należałoby budować 106 klm. dróg państwowych i 67 klm. dróg samorządowych. Koszt budowy wynosiłby dla dróg państwowych około 48.000.000 zł. licząc przeciętnie kilometr budowy 45.000 zł. i dla dróg samorządowych 24.000.000 zł. licząc klm. 35.000 zł. Niezależnie od tego tak Skarb Państwa, jak i samorządy musiałyby łożyć dodatkowo pewne kwoty na konserwację dróg i odbudowę mostów. Wykonanie tego programu, szczególnie w odniesieniu do dróg państwowych, przedstawia się trudnem do zrealizowania ze względu na możliwości finansowe, i dlatego zabudowanie wszystkich dróg państwowych w okresie 10-cioletnim zdaje się być nierealnem. Przyjmując jednak dziesięć lat jako okres, w którym sieć drogowa musi być doprowedzona do pewnego minimum niezbędnego dla życia gospodarczego województwa, należy przyjąć przynajmniej taką sieć drogową, która z jednej strony połączyła by województwo z istniejącą siecią dróg bitych Polski, z drugiej zaś

strony związała stolicę województwa z miastami powiatowemi, a te ostatnie przynajmniej z główniejszemi ośrodkami w gminach. Przy takiem założeniu i po uwzględnieniu, że pozostałe trakty gruntowe będą utrzymywane w stanie zadawalniającym, wypadnie w najbliższym dziesięcioleciu wybudować następujące drogi państwowe:

1) Wilno—Grodno 17 klm. } jako łączące województwo z siecią dróg bitych Polski.
2) Wilno—Lida 32 „ }
3) Wilno—Rykonty 22 klm. w kierunku Kowna.
4) Wilno—Kobylnik — Głębokie — Dzisna 212 klm., łącząca 4 powiaty z Wilnem.
5) Wilno — Oszmiana—Mołodeczno — granica Państwa 110 klm., łącząca 3 miasta powiatowe.
6) Wilno—Święciany—Widze 102 klm. na Brasław, łącząca 3 miasta powiatowe.
7) Brasław — Hermanowicze — Łuzki 69 klm. } łączące pow. między sobą.
8) Mołodeczno—Wilejka 20 klm. }
9) Wilejka—Dołhinów 40 klm.
10) Kobylnik — Miadzioł 14 klm. (dalej drogą wojewódzką na Dokszyce połączy się powiat Postawski z Wilejskim).
11) Oszmiana — Holszany 18 klm. połączenie z Nowogródkiem.
12) Mołodeczno—Mojsicze 6 klm. (dalej droga powiat. na Raków).
13) Hoduciszki — Postawy — Łuczaj 30 klm.— łączy Święciany z Głębokiem.

Ogółem należy wybudować w pierwszem dziesięcioleciu (1929 — 39) 697 klm., czyli rocznie po 69,7 klm.

Poszczególne zaś samorządy powiatowe powinne wybudować w tym samym okresie następujące długości dróg samorządowych:

Powiat Brasławski — 87 klm.; drogi: Widze—Opsa—Brasław, Brasław—Jody—(Szarkowszczyzna) i (Dukszty)—Rymszany—Widze.

Powiat Dziśnieński—76 klm.; drogi: Prozoroki—Jazno—Królewska Karczma, Mosarz—Głębokie, Tumiłowicze—Dokszyce—Parafjanów (granica powiatu) i Szarkowszczyzna—Jody

Powiat Mołodeczański — 44 klm.; drogi: Raków—Gródek—Mojsicze—(Mołodeczno) i Kraśne — Rajówka.

Powiat Oszmiański — 54 klm.; drogi: Oszmiana — Gudogaj — st. Gudogaj, Oszmiana — Kucewicze—Krewo, Holszany—Bohdanów i Smorgonie—(Narocz).

Powiat Postawski — 74 klm.; drogi: (Szarkowszczyzna)—Mosarz—Kozłowszczyzna—Łasica, Miadzioł—Niekasieck—Wołkołata — (Parafjanów) i Postawy — Soroczyna.

Powiat—Święciański—67 klm.; drogi: Święciany—Hoduciszki, Święciany—Łyntupy, Święciany — Daugieliszki, Dukszty—(Rymszany).

Powiat Wilejski—84 klm.; drogi: (Smorgonie)—Narocz—Wilejka—Wiazyń—Ilja—Rajówka — (Kraśne), Rajówka—Chocieńczyce.

Powiat Wileńsko-Trocki — 73 klm.; Wilno — Turgiele, Niemenczyn — Mejszagoła, Mejszagoła — Podbrzezie, Ponary—Landwarów.

Razem 559 kilometrów.

Zrealizowanie powyższego programu wymagać będzie kwoty około 30.370.000 zł. ze Skarbu Państwa i 20,310.000 zł. od samorządów.

Koszt budowy w poszczególnych powiatach obliczono w tablicy 2-ej w zależności od ceny dostawy kamienia i robocizny, przyjmując przeciętnie ceny rzeczywiście płacone w r. 1928.

Tablica 2.

POWIATY	Długość dróg do budowy w kilometr.		Koszt budowy 1 klm. drogi		Koszt budowy dróg w zaokrągleniu		UWAGI
	Państw.	Samorz.	Państw.	Samorz.	Państw.	Samorz.	
Brasławski	57	87	40.000	35.000	2.280.000	3.045.000	Przy obliczeniu kosztów budowy przyjęto szerokość drogi w koronie dla dróg państwowych 8 mt., dla samorządow. 6,5 mt. Kamienia dla dróg państwowych 1350 m³ (szerok. powłok. 4,5 m.). Dla samorządowych 1.200 m³ (przy szerokości 4 m.).
Dziśnieński	96	76	45.000	40.000	4.320.000	3.040.000	
Mołodeczański	78	44	40.000	35 000	3.120.000	1.540.000	
Oszmiański	47	54	40.000	35.000	1.880.000	1.890.000	
Postawski	104	74	45.000	40.000	4.680.000	2.590.000	
Święciański	110	67	40.000	35.000	4.400.000	2.345.000	
Wilejski	56	84	40.000	35.000	2.240.000	2.940.000	
Wileński	149	73	50.000	40.000	7.450.000	2.920.000	
Razem	697	559			30.370.000	20.310.000	

W stosunku rocznym wydatek na budowę dróg państwowych wyniesie — 3.037.000 zł., a dla dróg samorządowych 2.031.000 zł.

Dla określenia wysokości rocznych budżetów drogowych w poszczególnych powiatach, oraz w budżecie państwowym dla województwa Wileńskiego należy przyjąć również pod uwagę koszta konserwacji dróg i mostów, przyjmując, że będą odnowione wszystkie odcinki dróg bitych jeszcze nie naprawione, oraz odbudowane mosty i utrzymywane w porządku drogi gruntowe. Koszty konserwacji dróg państwowych łącznie z utrzymaniem stałej

niższej służby drogowej i uwzględniając najpotrzebniejsze tylko wydatki, powinny wynosić rocznie 1.520.000 zł. a dla poszczególnych powiatów:

Brasławski . . .	140.000 zł.	Dziśnieński	160.000 zł.
Mołodeczański	120.000 zł.	Oszmiański	150.000 zł.
Postawski . . .	180.000 zł.	Święciański	220.000 zł.
Wilejski	150.000 zł.	Wil.-Trocki	400.000 zł.

Porównanie kredytów państwowych, udzielonych na budowę i konserwację dróg w r. 1927 i 1928 z wyżej projektowanemi kredytami dla realizacji nakreślonego programu, zawiera tablica 3.

Tablica 3.

L. p.	RODZAJ KREDYTU	Kredyt udzielony w 1927/28	Kredyt udzielony w 1928/29	Kredyt projektowany	Stosunek kredytu projektowanego do kredytu z r. 1928/29.
1.	Konserwacja dróg i mostów, budowa większych mostów na drogach państwowych	1,345,200	1,412,000 (w tem 200.000 inwest.)	1,520,000	1,08
2.	Budowa nowych dróg bitych państwowych	878,000	1,890,000 (w tem 1,120,000 inwest.)	3,037,000	1,61
3.	Całkowity kredyt na drogi państwowe	2,223,200	3,302,000	4,557,000	1,38

Z tablicy 3 widać, że projektowany kredyt na konserwację przewyższa kredyt udzielony w r. 1928 tylko o 8%, a potrzebny kredyt na budowę należałoby zwiększyć w 1,6 razy.

Jednocześnie z budową dróg państwowych wypadnie corocznie budować drogi samorządowe w poszczególnych powiatach, przyczem w powiatach:

Brasławskim	należy	budować	8,7	klm.	rocznie
Dziśnieńskim	„	„	7,6	„	„
Mołodeczańskim	„	„	4,4	„	„
Oszmiańskim	„	„	5,4	„	„
Postawskim	„	„	7,4	„	„
Święciańskim	„	„	6,7	„	„
Wilejskim	„	„	8,4	„	„
Wileńskim	„	„	7,3	„	„

Przeciętny roczny koszt budowy i konserwacji dróg samorządowych w ciągu najbliższego 10-ciolecia przedstawia tablica 4-ta.

Tablica 4.

POWIAT	Długość dróg do budowy rocznie klm.	Koszt budowy i konserwacji rocznie. Budowa	Konserw.	RAZEM
Brasławski . .	8,7	304.500	140.000	444.500
Dziśnieński . .	7,6	304.000	180.000	484.000
Mołodeczański .	4,4	154.000	90.000	244.000
Oszmiański . .	5,4	189.000	120.000	309.000
Postawski . . .	7,4	259.000	130.000	389.000
Święciański . .	6,7	234.500	130.000	364.500
Wilejski . . .	8,4	294.000	120 000	414.000
Wileński . . .	7,3	292.000	220.000	512.000
Razem		2.031.000	1.130.000	3.161.000

Porównanie projektowanych budżetów samorządów powiatowych w stosunku do lat 1927 i 1928 zawiera tablica 5.

Tablica 5.

POWIATY	Budżety drogowe samorządów powiatowych bez dotacji i pożyczek państwowych. Rok 1927/28: Od gruntów	15% od świadectw przemysłowych	50% od nieruchomości	Inne opłaty	Razem	Rok 1928/29: Od gruntów	15% od świadectw przemysłowych	50% od nieruchomości	Inne opłaty	Razem	Budżet projektowany	Stosunek budżetu projektowanego do budżetu z roku 1928
Brasławski . . .	95.092	11.187	4.287	51.808	162.374	262.572	12.464	3.668	6.452	285.156	444.500	1,6
Dziśnieński . . .	161.902	7.773	7.545	6.145	183.365	239.626	7.500	8.500	133.816	389.442	484.000	1,24
Mołodeczański . .	56.293	3 009	3 852	12.734	75.888	127.874	2.319	4.106	—	134.299	244.000	1,7
Oszmiański . . .	53.127	17.925 (50%)	2.268	14.000	87.320	101.590	—	4.402	51.399	157.391	309.000	2
Postawski . . .	95.121	3.824	2.850	18 430	120.225	89.850	5 725	3.115	43.067	141.757	389.000	2,7
Święciański . . .	86.341	8.600	6.800	12.275	114.016	118.764	9.000	6.000	200	133.964	364.500	2,7
Wilejski	94.763	3.408	5.117	26.561	129.849	124.112	3.408	5.117	41.321	173.958	414.000	2,4
Wileńsko-Trocki .	125.960	6.242	20.756	16.502	169.460	214.132	5.535	18.000	1.000	238.667	512.000	2,1
	768.599	61.968	53.475	158.455	1.042.497	1.278.520	45.951	52.908	277.255	1.654.634	3.161.000	

Dla wykonania więc proponowanego programu zachodzi potrzeba zwiększenia budżetów samorządów powiatowych od 1,6 do 2,7 razy w stosunku do budżetów 1928 r.

Taka podwyżka budżetów drogowych w samorządach powiatowych przy uwzględnieniu dotychczasowych źródeł dochodów, wykorzystywanych przez samorządy województwa Wileńskiego, jakiemi były specjalne opłaty drogowe w wysokości max. 100% od podatku gruntowego, 50% podatku od nieruchomości i 15% od świadectw przemysłowych jest niemożliwa, jak to widać z tabl. 6 i 7.

Tablica 6.

POWIATY	Podlega opodatkowaniu hektarów		Normy zasadn. podatku gruntowego od 1 ha		100% zasadniczego podatku gruntow. od gruntów pryw. i państw. stanowi		
	I kat.	II kat.	I kat.	II kat.	grunty I kat.	grunty II kat.	[illegible]
Brasławski	173.560	93.300	70	14	121.494	13.061	134.555
Dziśnieński . . .	187.040	89.000	80	16	149.666	14.250	163.916
Mołodeczański . .	88.600	43.050	60	12	53.153	5.166	58.319
Oszmiański . . .	136.580	48.400	70	14	95.612	6.776	102.388
Postawski	136.500	75.800	80	16	109.234	12.126	121.360
Święciański . . .	167.600	151.500	60	12	100.576	18.182	118.758
Wilejski	139.000	104.700	60	12	83.424	12.570	95.994
Wileński	241.100	194.000	80	16	192.888	31.040	223.928
Razem . .	1.260.980	799.750					

Tablica 7.

POWIATY	100% zasadn. podatku gruntow. od gruntów prywatnych i państwow. I i II kat.	50% podatku od nieruchomości 1927-28 r.	15% podatku od świadectw przemysłow. 1927-28 r.	RAZEM	Projektowany budżet	Niedobór roczny
Brasławski	134.555	4.287	11.187	150.029	444.500	294.471
Dziśnieński . . .	163.916	7.545	7.773	179.234	484.000	304.766
Mołodeczański . .	58.319	3.852	3.009	65.180	244.000	178.820
Oszmiański . . .	102.388	2.268	5.377	110.033	309.000	198.967
Postawski	121.360	2.850	3.824	128.034	389.000	260.966
Święciański . . .	118.758	6.800	8.600	134.158	364.500	230.342
Wilejski	95.994	5.117	3.408	104.519	414.000	309.481
Wileński	223.928	20.756	6.242	257.677	512.000	254.323
Ogółem . . .	1.019.218	58.665	50.981	1.128.864	3.161.000	2.032.136

Z tablicy 7 widać, że niedobór roczny będzie znacznie przekraczać w niektórych powiatach dotychczasowe wpływy, jeżeli samorządy powiatowe będą stosować opłaty drogowe w wysokości max. 100% podatku gruntowego. Jeżeli zaś wrócimy do tablicy 5, to z łatwością daje się zauważyć, że o ile w r. 1927/28 tylko trzy samorządy (Dzisnieński, Mołodeczański, i Wilejski) skorzystały z opłat drogowych od podatku gruntowego w wysokości 100%, reszta zaś powiatów ściągnęły kwoty znacznie mniejsze, (np. Oszmiański tylko 52%, Wileński 56%), to w r. 1928/9 tylko jeden powiat Postawski uchwalił specjalne opłaty drogowe, w wysokości mniejszej (74%) od 100% podatku gruntowego, natomiast już 4 powiaty pobrały opłaty drogowe wyższe od 100% (Wilejski 120%, Dzisnieński 140%, a Mołodeczański i Brasławski po 200%, zaś pozostałe trzy powiaty po 100%, (Oszmiański, Święciański i Wileński (95%). Nadwyżka ta, wynosząca dla całego województwa (8 powiatów) kwotę 612137 zł. w porównaniu do roku 1927/28 dała się uzyskać dzięki zrozumieniu doniosłości sprawy drogowej w powiatach, oraz zastosowaniu zasady przy zatwierdzeniu budżetów sejmikowych, że zasadniczy państwowy podatek gruntowy, który jest podstawą do wymiaru samorządowych opłat drogowych, obejmuje również i 100-procentową podwyżkę wprowadzoną rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 13.IV.1924 r.

(D. U. R. P. Nr. 33 poz. 339/1924). Paragraf 2-gi tego rozporządzenia nie koliduje z przytoczoną interpretacją, ponieważ zawiera on zastrzeżenie dotyczące tylko dodatków kumunalnych, a nie podatków samoistnych.

Możliwości zrealizowania programu.

Dla zrealizowania projektowanego programu budowy dróg państwowych, jak widać to z tablicy 3, należałoby przyznawane kredyty na budowę dróg państwowych w woj. Wileńskiem zwiększyć o 60%, w porównaniu do roku 1928/29. Przyjmując pod uwagę katastrofalny stan dróg kołowych w woj. Wileńskiem i nieodzowną konieczność zwiększenia sieci dróg bitych i połączenia nie tylko Wilna, lecz i miast powiatowych z siecią dróg Rzeczypospolitej, wydatek roczny wynoszący 3.037.000 zł. nie wydaje się być wygórowanym i niemożliwym do urzeczywistnienia. Wydatek ten może być nawet zmniejszony, względnie zużyty częściowo na przyspieszenie wykonania programu, lub rozszerzenia go przy wprowadzeniu powinności dostarczenia materjałów kamiennych dla budowy dróg w naturze, o czem będzie mowa poniżej.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa budżetów samorządowych. Tu koniecznem jest nie tylko zwiększenie opłat na cele drogowe, ale i wydatna pomoc rządowa.

Również kenieczną jest zmiana ustawy drogowej w tym kierunku, aby przynajmniej w okresie 10 lub 15 lat, zanim sieć drogowa nie będzie doprowadzona do należytego stanu, samorządy mogły korzystać ze świadczeń w naturze na rzecz budowy dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych. Obecnie świadczenia w naturze obowiązują tylko na drogach gminnych.

Teren wojew. Wileńskiego posiada duże ilości kamienia morenowego, który uważany jest przez ludność za rzecz mało wartościową i przy dostawie kamienia na drogę wartość jego nie jest przeważnie brana pod uwagę. O cenie kamienia na drodze stanowi koszt transportu. Tę okoliczność należałoby wykorzystać i wprowadzić przymus bezpłatnego dostarczenia kamienia do budowy dróg. Jak znaczną pomoc uzyskałoby się przy wprowadzeniu tego rodzaju świadczeń, wykazuje następujący rachunek. Województwo Wileńskie posiada około 150.000 szt. koni zarejestrowanych dla celów szarwarkowych. Gdyby każdy koń przywiózł rocznie na budującą się drogę tylko 1 m³ kamienia, co jest równoznaczne z odbyciem 2-ch dniówek w ciągu roku (jeden raz na wiosnę i jeden raz jesienią w porze wolnej od robót polnych), wówczas dostarczonoby na budowę dróg 150.000 m³ kamienia, co starczyłoby na pobudowanie około 120 klm. dróg szosowych rocznie. Należy zaznaczyć, że dostawa kamienia w budżetach drogowych odegrywa rolę bardzo poważną i pochłania około 25—30% wydatków drogowych. Zmniejszenie o ten procent budżetów komunalnych, jak również i państwowych, przyczyniłoby się wydatnie do zrealizowania programu budowy.

Ilość potrzebnego dla budowy dróg kamienia i koszt dostawy takowego w celu zrealizowania powyższego programu przedstawia tablica 8.

Tablica 8.

POWIATY	Potrzeba rocznie kamienia dla budowy dróg m³		Koszt dostawy 1 m³ kamienia	Wartości dostawy kamienia na budowę dróg rocznie w złotych	
	państwow.	samorząd.		państwow.	samorząd.
Brasławski . .	7.695	10.440	10	76.950	104.400
Dziśnieński . .	12.920	9.120	12	155.520	109.440
Mołodeczański .	10.530	5.280	12	126.360	63.360
Oszmiański . .	6.345	6.480	10	63.450	64.800
Postawski .	14.850	8.880	12	168.480	106.560
Święciański . .	14.850	8.040	10	148.500	80.400
Wilejski . . .	7.560	10.080	10	75.600	100.800
Wileńsko-Troc.	20.115	8.760	14	281.610	122.640
Razem .	94.095	70.680		1.096.470	742.400

Przez wprowadzenie świadczeń dostawy kamienia dla budowy dróg roczny budżet państwowy zmniejszyłby się o 1.096.470 zł., czyli o 36%, a budżety komunalne o łączną sumę 698.640 zł. czyli o 23%. Pociągnięcie do świadczeń dostawy kamienia wszystkich koni, zdatnych do szarwarku (152.833) dla budowy projektowanych dróg jest rzeczą niemożliwą ze względu na to, że dla niektórych posiadaczy koni odległość dostawy byłaby bardzo znaczna. Przyjmując pod uwagę, że do świadczeń w naturze mogą być pociągani tylko posiadacze koni w odległości 15 klm. od miejsca dostawy, można obliczyć ile koni może być pociągnięte do dostawy kamienia dla budowy projektowanych w pierwszym dziesięcioleciu dróg. Z powyższych obliczeń wynika, że dla budowy rocznie 69.7 klm. dróg państwowych potrzeba 94.095 m³ kamienia, a dla budowy 52.7 klm. dróg samorządowych 70.680 m³ kamienia, czyli razem 164.775 m³ kamienia.

Świadczeniom będą podlegać konie na obszarze 2 × 15 (69,7 + 55,9), czyli 3,768 klm². Przy powierzchni województwa 28.730 klm² i przyjęciu równomiernego rozmieszczenia koni na całym terenie województwa, wypada, że z ogólnej ilości

koni weźmie udział w budowie projektowanych dróg rocznie $\frac{3.768}{28.730} \times 152.833 = 20.044$ koni.

Z tego wynika, że jeżeli cały materjał kamienny w pierwszym roku budowy ma być dostarczony dla budowy dróg państwowych i samorządowych, jako świadczenie w naturze, to na jednego konia przypadłaby dostawa 8 m³ kamienia. Jest to ilość bardzo znaczna, jednak należy pamiętać, że jest to świadczenie jednorazowe na okres 10-cio letni i po wybudowaniu odcinka drogi, na który kamień został dostarczony, odpada w zupełności. Ponadto, dostawa ta będzie uciążliwą tylko w pierwszym okresie budowy na początkowych odcinkach budujących się dróg. Dostawy na odcinki przeznaczone do budowy w późniejszych latach będą rozłożone na szereg lat, poprzedzających budowę danego odcinka, np. na budowę odcinków przypadających w 8 roku — dostawa może być rozłożona na 8 lat, czyli rocznie wypadnie na konia 1 m³, w 10 roku tylko 0,8 m³.

Dla umożliwienia zaś budowy w pierwszych latach okresu 10-letniego należałoby świadczenia, przypadające na posiadaczy środków przewozowych zmniejszyć, natomiast zwiększyć dotację państwową, zmniejszając takową w latach późniejszych, względnie pokryć niedobór z innych źródeł, (np. adjacenci lub pożyczka) w zależności od miejscowych warunków. Projektowane świadczenia w naturze są praktycznie możliwe do przeprowadzenia zaś z uwagi na znaczne zmniejszenie kosztów budowy, są one korzystne i wprost konieczne. Zastanawiając się nad sprawą rozwiązania problemu drogowego w Polsce, Pierwszy Polski Kongres Drogowy, zwołany w Warszawie dn. 3—5 stycznia 1928 r., w szeregu powziętych uchwał wyraził przekonanie, że „jedną z najskuteczniejszych podstaw wykonania programu inwestycyjnego powinne być świadczenia naturalne ludności — ustawowe, w formie przymusu w całym Państwie wprowadzone, a to z uwagi na notoryczny nadmiar rąk roboczych i sprzężaju w Państwie przy równoczesnej słabej zdolności płatniczej podatników".

Obecnie świadczenia drogowe w naturze obowiązują tylko na drogach gminnych, przyczem do tych świadczeń pociągani są mieszkańcy gmin opłacający podatki bezpośrednie i to w stosunku do wysokości opłaconych przez nich tych podatków i nie zależnie od ilości posiadanych koni. Dla tego też świadczenia w naturze są obecnie uciążliwe dla większej i średniej własności ziemskiej, ponieważ ilość koni nie jest proporcjonalna ilości posiadanych przez rolników gruntów, co szczególnie daje się odczuwać przy przeliczeniu świadczeń na gotówkę. Według zebranych dat na rok 1927 w wojew. Wileńskiem przy odbywaniu szarwarku wyznaczonego przez gminy przypadło w poszczególnych powiatach przeciętnie na 1 konia od 0,25 do 1,85 dni roboczych w ciągu roku, czyli że w niektórych powiatach koń pracował przy odbywaniu szarwarku tylko 2 godz. w ciągu całego roku.

Dalszym warunkiem uruchomienia budowy dróg i zdobycia dostatecznych kredytów na konserwację powinno nastąpić zwiększenie obciążenia jednostki gruntu opłatami drogowemi. Opłaty drogowe w wysokości 100% od państwowego podatku gruntowego (bez 100% podwyżki) są zupełnie niewystarczające i dlatego granicę opodatkowania należy rozszerzyć, pozostawiając wolną rękę samorządom powiatowym w zależności od możliwości płatniczych miejscowej ludności, jednak należy dążyć, aby opłaty te wynosiły conajmniej 200% od zasadniczego podatku gruntowego, co równoznaczne jest 100% od podatku gruntowego, pobranego łącznie ze 100% podwyżką, o czem wspomniano na str. 7.

Zastosowanie opłat drogowych w wysokości 200% od podatku gruntowego i przymusowe świadczenia drogowe nie załatwią jednak w zupełności zrealizowania minimalnego programu budowy i konserwacji dróg w Województwie. Pozostają pewne niedobory, pokrycie których mogłoby nastąpić przy pomocy następujących źródeł: 1) długoterminowych pożyczek, 2) opłat od adjacentów, 3) spółek drogowych i 4) dotacji państwowych. Pożyczka długoterminowa przy obecnem oprocentowaniu i niskim kursie obligacji komunalnych obciąży bardzo znacznie budżety samorządów powiatowych ratami amortyzacyjnemi przez szereg lat (20—22). Naprzykład przy zaciągnięciu pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego na 22 lata, rata amortyzacyjna będzie wynosić około $12^1/_2$%. Spłata tych rat w okresie realizowania programu budowy musiałaby nastąpić albo kosztem zmniejszenia zamierzonych robót, albo przez dalsze wydatne podwyższenie opłat drogowych. Jedno i drugie jest niepożądane. Redukcja programu odsunęłaby na dalszą nieokreśloną przyszłość termin wykonania minimalnej sieci dróg bitych, podwyżka zaś opłat drogowych we wszystkich powiatach mogłaby okazać się praktycznie niemożliwą do urzeczywistnienia ze względu na zdolności płatnicze ludności.

Niezależnie od opłat drogowych, t. j. od zasadniczego państwowego podatku gruntowego, państwowego podatku przemysłowego, uiszczanego przez nabycie świadectw przemysłowych i państwowego podatku od nieruchomości mogą być pobierane dodatkowe opłaty od zużywających nadmiernie drogi, lub otrzymujących szczególne korzyści, jak fabryki, tartaki, przedsiębiorstwa leśne etc., oraz właścicieli gruntów położonych w pobliżu dróg. W zależności od warunków lokalnych dopłaty od adjacentów mogą wynosić do 20% kwoty specjalnych opłat drogowych na rzecz konserwacji dróg i do 50% ogólnej sumy opłat drogowych, przeznaczonych na budowę dróg. Szerokość stref t. zw. adjacentów może być ustalona w zależności również od miejscowych warunków, przyczem może być ustanowiona jedna, lub kilka stref. Obciążenie wszystkich posiadaczy gruntów w pasie przyległym do budujących się dróg może okazać się niewykonalnem, jak już było mówiono wyżej, ze względu na zdolności płatnicze rolników, natomiast pociągnięcie do tych opłat przemysłowców i przedsiębiorców leśnych, którzy na rzecz budowy i konserwacji dróg opłacają tylko 15% od ceny świadectw przemysłowych, byłoby rzeczą nader wskazaną. Dla przykładu przytoczę, że w województwie Wileńskiem w r. 1927 według danych rocznika statystycznego Min. Komunikacji Cz. II, (Materjały leśne i wyroby z drzewa) wyd. r. 1928, wywieziono z poszczególnych stacji kolejowych położonych w granicach województwa—drzewa nieobrobionego 70.155 ton, drzewa obrobionego 79.647 ton, słupów telegraficznych 2.690 ton, podkładów kolejowych i sleeprów 27,382 ton, drzewa kopalnianego 97.749 ton, drzewa celulozowego (papierówki) 285.495 ton, drzewa zapałczanego osikowego 37.440 ton, drzewa opałowego 58.991 ton, wyrobów z drzewa wszelkich 4.628 ton, klepki dębowej beczkowej 373 ton, smoły, dziegciu, żywicy i terpentyny 3.183 ton, węgla drzewnego 59 ton, a razem 667.784 tony, nie licząc drzewa, które zostało dostarczone drogami kołowemi

bezpośrednio z lasów do fabryk tektury, papieru, tartaków etc., oraz drzewa dostarczonego również drogami do rzek spławnych. Obowiązujące ustawodawstwo jak wspomniano wyżej, pozwala na pociągnięcie przemysłowców leśnych do dopłat od adjacentów, tylko samorządy powiatowe nie wykorzystały dotychczas tego źródła na rzecz budowy dróg. W wypadkach budowy odcinków dróg lub mostów, mających znaczenie lokalne dla kilku tylko osiedli, lub zakładów przemysłowych, względnie większych obszarów ziemskich, mogą być zawiązywane spółki drogowe, przewidziane art. 25, 26 i 27 ustawy drogowej. W województwach centralnych spółki drogowe w niektórych powiatach mają szerokie zastosowanie, a w wyniku dokonanych budowli poważne rezultaty. W skład spółki zazwyczaj wchodzi również i Sejmik Pow., oraz zainteresowane gminy. Poza wyszczególnionemi źródłami dochodów samorządów powiatowych, konieczne są stałe i znaczne dotacje państwowe na rzecz budowy dróg samorządowych i to przez dłuższy okres czasu. Bez zapomóg (bezzwrotnych) państwowych samorządy powiatowe w województwie Wileńskiem budowy dróg bitych samorządowych nie będą w stanie przeprowadzić w myśl zakreślonego minimalnego programu. Zniszczenie powojenne, zubożenie ludności i klęski nieurodzaju, lub powodzi w niektórych powiatach województwa Wileńskiego dają się dotkliwie odczuwać, obniżając zdolność płatniczą miejscowej ludności i nie pozwalają w pełnej mierze korzystać ze wszystkich możliwych dochodów. Niżej umieszczone tablice 9 i 10 przedstawiają sposoby pokrycia preliminowanych wydatków drogowych w poszczególnych powiatach województwa.

Tablica 9.

POWIATY	Preliminowany koszt budowy i konserwacji dróg samorządowych rocznie, w złotych			POKRYCIE — Specjalne opłaty drogowe				Niedobór
	Budowa	Konserwacja	Razem	200% zasadn. pań. podat. grun.	50% od pod. od nieruch. podług r. 1927/8	15% od świadectw przem. podług r. 1927/8	Razem opłaty drogowe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Brasławski . . .	304.500	140.000	444.500	269.110	4.287	11.187	284.584	159.916
Dziśnieński . .	304.000	180.000	484.000	327.832	7.545	7.773	343.150	140.850
Mołodeczański	154.000	90.000	244.000	116.638	3.852	3.009	123.499	120.501
Oszmiański . .	189.000	120.000	309.000	204.776	2.268	5.377	212.421	86.579
Postawski . . .	259.000	130.000	389.000	242.720	2.850	3.824	249.394	139.606
Święciański . .	234.500	130.000	364.500	237.516	6.800	8.600	252.916	111.584
Wilejski	294.000	120.000	414.000	191.988	5.117	3.408	200.513	213.487
Wileński	292.000	220.000	512.000	447.856	20.756	6.242	474.854	37.146
Razem . .	2.031.000	1.130.000	3.161.000	2.038.436	53.475	49.420	2.151.331	1.009.669

Niedobór we wszystkich 8 powiatach w wysokości łącznej — 1.009.669 zł, powstały przy pobieraniu tylko specjalnych opłat drogowych może być pokryty przez poszczególne samorządy powiatowe w zależności od miejscowych warunków, jak wykazuje tablica 10.

Tablica 10.

POWIATY	Niedobór	I. POKRYCIE			II POKRYCIE			III Pokrycie
		Świadczenia w naturze (dostawa kamienia)	Dotacja państw.	Razem	Dopłata od adjacentów na budowę dróg 50% opłat drogowych	Dotacja państw.	Razem	Dotacja państw.
Brasławski . .	159.916	104.400	55.516	159.916	142 292	17.624	159.916	Dotacja państwowa w wysokości niedoboru w każdym powiecie
Dziśnieński . .	140.850	109.440	31.410	140.850	171.575	—	171.575	
Mołodeczański .	120.501	63.360	57.141	120 501	61.749	58.752	120.501	
Oszmiański . .	86.579	64.800	21.779	86.579	106.210	—	106.210	
Postawski . .	139.606	106.560	33.046	139.606	124.697	14.909	139 606	
Święciański . .	111.584	80.400	31.184	111.584	126.458	—	126.458	
Wilejski . . .	213.487	100.800	112.687	213.487	100.256	113.231	213.487	
Wileński . . .	37.146	122.640	—	122.640	237.427	—	237.427	
	1.009.669	752.400	342.763	1.095.163	1.070.664	204.516	1.275.119	1.009.669
			nadwyżka 85.494			nadwyżka 265.510		

Z tablicy 10 widać, że niedobór, który powstaje od pobierania tylko specjalnych opłat drogowych, nie uwzględniając innych źródeł dochodu, może być pokryty przez wprowadzenie obowiązkowych świadczeń drogowych w naturze przy stosunkowo małej dotacji ze Skarbu Państwa. — Ten sposób pokrycia będzie jednak wymagał nowelizacji ustawy drogowej, ponieważ świadczenia w naturze obowiązują obecnie tylko na drogach gminnych. Przy II możliwym sposobie pokrycie, t. j. przy pobieraniu dopłat od adjacentów dotacja państwowa będzie zbędna w czterech powiatach, w których dopłaty pobrane w wysokości przewidzianej normalnym statutem dla tych dopłat przewyższają nawet niedobór, dając w sumie nadwyżkę dla 4-ch powiatów w sumie 265.510 zł. Wobec tego, w tych powiatach albo dopłaty mogą być zmniejszone dla wszystkich płatników, albo powstałe nadwyżki mogą być obrucone na przyspieszenie wykonania programu.

Nakoniec trzeci sposób przewiduje, że cały niedobór będzie pokryty dotacją państwową w wysokości równej niedoborowi w poszczególnych powiatach. Ten sposób pokrycia zdaje się być najodpowiedniejszym, przynajmniej w najbliższych latach realizowania programu, a to ze względu na słabe zdolności płatnicze miejscowej ludności. W powiatach zaś dotkniętych klęską nieurodzaju, powodzi i t. p. należy dotacje państwowe nawet zwiększyć podwójnie, t. j. realizując program w 5-cio letnim okresie zamiast 10-cio letnim, a to w celu dopomożenia ludności w zarobkowaniu i zwiększeniu zdolności płatniczej. Ze względu na nieurodzaj w pow. północn. jak Brasławski, Dziśnieński, Święciański i część powiatu Postawskiego należałoby już obecnie przeznaczyć podwójne dotacje państwowe, jak przewidziano w ostatniej rubryce tablicy 10, aby już w ciągu zimy 1928/29 r. przystąpić do zwożenia i tłuczenia kamienia w 4-ch wymienionych powiatach. Tablica 10 przedstawia tylko 3 kombinacje pokrycia niedoboru, chociaż kombinacji tych może być dużo więcej w zależności od miejscowych warunków. W latach normalnego urodzaju, w latach nienawiedzonych żadną klęską, można w poszczególnych powiatach stosować sposoby różne, np. częściowo wykorzystać szarwark i dopłaty od adjacentów, albo szarwark, dopłaty i dotacje państwowe, względnie pożyczkę, wykorzystując te źródła, które najłatwiej dadzą się zastosować na miejscu.

Wnioski.

Po wykonaniu powyższego minimalnego programu budowy sieć dróg bitych w województwie Wileńskiem zwiększyłaby się o — 697 + 559 = 1.256 klm., co łącznie z istniejącemi 491 klm. dałoby 1.747 klm. i gęstość 10,3, wówczas gdy obecnie średnia gęstość dróg w Polsce wynosi 13,2.

Dla porównania należy zaznaczyć, że gdyby w ciągu najbliższych dziesięciu lat w innych dzielnicach Polski budowy dróg nie przeprowadzono wcale, to i wtedy miejsce wojew. Wileńskiego w szeregu sieci drogowej innych województw w dalszym ciągu pozostałoby na szarym końcu, ponieważ województwo Warszawskie ma już obecnie gęstość 15, Małopolska 21,2, wojew. Poznańskie 25,5, Pomorskie 33,6. Jeżeli zaś uwzględnić, że w województwach centralnych (b. Kongresówki) budowa dróg jest prowadzona przez samorządy bardzo intensywnie, to po upływie 10-cio letniego okresu rozpiętość między gęstością dróg bitych w Wileńszczyźnie i innych województwach jeszcze więcej zwiększy się na niekorzyść wojew. Wileńskiego.

Reasumując powyższe stwierdzić należy, że kwestja budowy dróg bitych w wojew. Wileńskiem, chociażby w minimalnych ramach omówionego programu, będzie możliwą do przeprowadzenia pod następującemi warunkami:

1) Konieczna jest wydatna pomoc ze Skarbu Państwa dla samorządów powiatowych przez udzielenie im większych dotacji bezzwrotnych, ponieważ bez tych zapomóg samorządy powiatowe, nie mając pokrycia w swoich budżetach, nie mogą rozwinąć szerszej akcji budowy dróg bitych. Niezależnie od zapomóg sejmikom na budowę dróg samorządowych, konieczne jest udzielenie większych kredytów, jak to miało miejsce dotychczas na budowę dróg państwowych.

2) Konieczne jest wprowadzenie na rzecz budowy dróg wszystkich kategorji świadczeń ludności w naturze, a w szczególności dostawy kamienia, co zmniejszy koszt budowy dróg o 25—30%. Świadczenia te powinny odbywać się w okresach wolnych od robót polnych.

3) Konieczne jest zwiększenie opłat drogowych do wysokości 200% od zasadniczego podatku gruntowego przynajmniej w tych powiatach, gdzie zdolność płatnicza miejscowej ludności na to pozwala.

4) Konieczne jest pobieranie dopłat od adjacentów na rzecz budowy dróg powiatowych i wojewódzkich, pociąganie do tych opłat nie tylko rolników, lecz i właścicieli fabryk, przedsiębiorstw leśnych i przewozowych i innych otrzymujących szczególne korzyści z dobrych dróg.

Spełnienie tych warunków da możność skierować sprawę drogową na właściwe tory i niewątpliwie przyczyni się do rozwoju życia gospodarczego w Wileńszczyźnie.

Inż. J. Łukaszewicz.

O ustroju szkolnictwa.

Dążenie do szczęścia rozumiemy niejako bierne bytowanie bez czynu, ale jako osiąganie coraz to wyższych i szerszych celów.

Usiłowanie szeregu pokoleń ziściły się i mamy swoje niepodległe Państwo.

Ale to tylko nam obecnie już nie wystarcza, chcemy dobrobytu, któryby nas oderwał od trosk o codzienny kawał chleba, wytworzyłby mocne podstawy materjalnej potęgi Państwa i umożliwiłby nam dalszy postęp. Pojmujemy już, że osiągnąć to możemy tylko spotęgowaniem wytwórczości krajowej, wytwarzaniem nowych bogactw i wymianą z sąsiadami na brakujące nam dobra.

Aby tego dopiąć trzeba umieć to zrobić.

Dlatego też od samego początku powstania Państwa Polskiego odzywały się i odzywają się liczne głosy o potrzebie szkolnictwa zawodowego i ta opinja już jest powszechną.

Uruchomiono nawet szereg szkół zawodowych. Jednakże, gdy porównamy liczbę młodzieży uczę-

szczającej do tych zakładów i do szkół ogólnokształcących. — stwierdzamy, że jest to stosunek znikomy.

W każdym mieście, prócz pełnych siedmiooddziałowych szkół powszechnych mamy liczne gimnazja, szkoły zaś zawodowe — wyjątkowo.

Gdy rodzice zastanawiają się nad dalszym losem swych dzieci, jeżeli tylko warunki materjalne im pozwalają, mimo całego zrozumienia znaczenia szkół zawodowych, skierowuje swoją młodzież do szkół ogólnokształcących. Te bowiem szkoły swoim wychowankom nie zamykają drogi do dalszej nauki i wiedzy. Po ukończeniu szkoły powszechnej jest droga otwarta do gimnazjum. Po ukończeniu zaś gimnazjum można dowolnie obierać sobie zawód i postąpić do zakładu wyższego. Tymczasem, gdy uczeń szkoły powszechnej postąpi do niższej uczelni zawodowej i ją ukończy, ma drogę do dalszej nauki faktycznie zamkniętą. Prawda, w zasadzie może składać egzamina do analogicznej średniej szkoły zawodowej, ale bez dodatkowej pozaszkolnej nauki niema widoków na powodzenie. Jeszcze większe przeszkody piętrzą się przed absolwentami szkół średnich. Zmiana zawodu wogóle jest wykluczona.

Rodzice nie chcą swoim dzieciom zamykać drogi do szczytów wiedzy i z nią związanej możliwości szerszego działania i pełniejszego szczęścia. Zresztą nikt nie może mieć pewności, że dziecko, które postąpiło do szkoły zawodowej obrało sobie właściwy zawód. Badania psychotechniczne tej odpowiedzi udzielić jeszcze nie mogą, szczególnie, gdy każdy rodzaj produkcji i pracy wymaga bardzo różnorodnych pracowników, chcąc zaś aby zajęcie dawało zadowolenie należy do pracy swojej mieć zamiłowanie.

Mimo więc, że szkoły ogólnokształcące co rok wyrzucają w świat młodzież do życia praktycznego zupełnie nieprzygotowaną i że w zastraszający sposób mnożą się nieszczęśliwi wykolejeńcy, liczniejsze są gimnazja, niż szkoły zawodowe.

W społeczeństwie zaś nurtuje wogóle niezadowolenie z obecnych szkół i coraz bardziej wyrabia się przekonanie o potrzebie ich reformy.

Wielokrotnie mówiono o usiłowaniach władz szkolnych wprowadzenia istotnych zmian i nawet obecnie opracowuje się nowa ustawa o ustroju szkolnictwa.

Jednakże gdy bliżej wejrzemy w ten projekt, to okaże się, że są tam tylko bardzo szerokie ramy organizacyjne i zapowiedź dalszych ustaw, które bliżej określą organizację szkół każdego rodzaju.

Widocznie jeszcze nie uświadamiamy dostatecznie potrzeb i powagi chwili.

Powtórzę więc: *rodzice żądają dla swych dzieci otwartej drogi do szczęścia.*

Przedewszystkiem więc należy usunąć nędzę z całego kraju, zapewnić własną potęgę państwową pokój i bezpieczeństwo i możność szerzenia swoich ideałów po świecie.

Przeżywamy okres, gdy duch pogański wzmaga się na siłach, a jednocześnie potężniej promieniuje chrześcijaństwo.

Starcie tych potęg w świecie materjalnem jest nieuniknione i bliskie.

Wybór po czyjej stronie wstać mamy już dokonany przed wiekami. Więc nie potrzebujemy mędrkować i szukać nowych wyższych celów swego bytu. Mamy je, *a chwila obecna nagli do zdobycia dla przyszłych czynów materjalnych zasobów.*

Dlatego też *każda szkoła państwowa lub przez państwo subwencjonowana, a przeznaczona dla wszystkich*, musi nietylko dbać o ogólny rozwój ale i powinna zaznajamiać z tym lub innym rodzajem *zajęć praktycznych życiowych.* Obecnie dla pomyślnego ukończenia szkoły ogólnokształcącej niższego i średniego typu nie potrzeba posiadać wiadomości z całego programu uczelni.

Wystarczą tylko główne, pozostałe zaś są tylko środkiem wygimnastykowania umysłu i jeżeli ogólne zdolności umysłowe są dostatecznie rozwinięte, uczeń może otrzymać świadectwo ukończenia uczelni.

Jesteśmy biedni i nie mamy dużo czasu wolnego przed sobą, więc *programy przedmiotów oderwanych od życia praktycznego muszą być zredukowane do pewnego zasobu wspólnego dla wszystkich szkół tego samego stopnia*, a czas w ten sposób uzyskany — zużytkowany na zdobywanie przedewszystkiem wiadomości i umiejętności praktycznych.

Bezwątpienia bowiem nauki, związane z życiem praktycznem rozwijają też umysł i mają doniosłe znaczenie wychowawcze.

Muszą być więc traktowane na równi z językami martwemi lub studjami języków obcych.

Poszczególne więc uczelnie na wzór amerykański winny mieć *rozmaite kierunki nauczania praktycznego*, a przedwszystkiem związane z *gospodarką rolną i rzemiosłami, a następnie przemysłem, handlem i innemi zawodami wytwórczemi lub usługowemi. Z każdej szkoły niższego typu musi być dostęp do wszystkich uczelni następnego wyższego stopnia*, chociażby to było związane ze zmianą zdobywanego zawodu. Celem umożliwienia tego winny być zorganizowane specjalne uczelnie, w których przyjmowanoby kandydatów o ściśle określonym poziomie wykształcenia ogólnego i w jak *najkrótszym czasie dawano fach w rękę z pominięciem starań* o zwiększenie ogólnych wiadomości swych uczniów. Równolegle zaś z powyższemi szkołami winny być inne z pominięciem umiejętności fachowych, a uzupełniające wiadomości ogólnokształcące tak aby absolwenci tych szkół mogliby uzyskać możność zrównania się z następnym poziomem wykształcenia.

Szkoły ostatniego rodzaju zorganizowane jako wieczorowe uczelnie i połączone następnie z kursami wyłącznie zawodowemi uzupełniającemi odgrywałyby rolę szkół dokształcających dla osób, które z tych lub innych powodów nie mogli uczęszczać do szkół normalnych a początki zawodu zdobyli sami w życiu praktycznem.

Projektowany ustrój szkolny wyglądałby schematycznie jak następuje:

Pierwszy stopień nauczania obejmuje szkolnictwo powszechne, gdzie dzieci do 14 lat otrzymują pewne ogólne wykształcenie połączone z oznajmianiem z uprawą roślin, hodowlą zwierząt, zajęciami gospodarstwa domowego i stosownemi do wieku innemi rękodziełami.

Oczywiście bardziej upośledzeni i kalecy muszą mieć odrębne szkoły mniejwięcej o poprzednim poziomie. Dla młodzieży zaś normalnej ponad lat 14, która z tych lub innych powodów nie zdobyła ogólnego poziomu wykształcenia pierwszego stopnia winny istnieć szkoły dokształcające z pominięciem zajęć praktycznych, gdyż młodzież ta przez dłuższe zetknięcie się z życiem nabyć je w pewien sposób musiała.

Po ukończeniu pełnej szkoły powszechnej młodzież mogłaby się skierować do szkół średnich lub też do szkół i kursów, w których w jak najszybszym czasie zdobyła sobie fach w rękę. O ile warunki życia prywatnego zmusiłyby ją do zarobko-

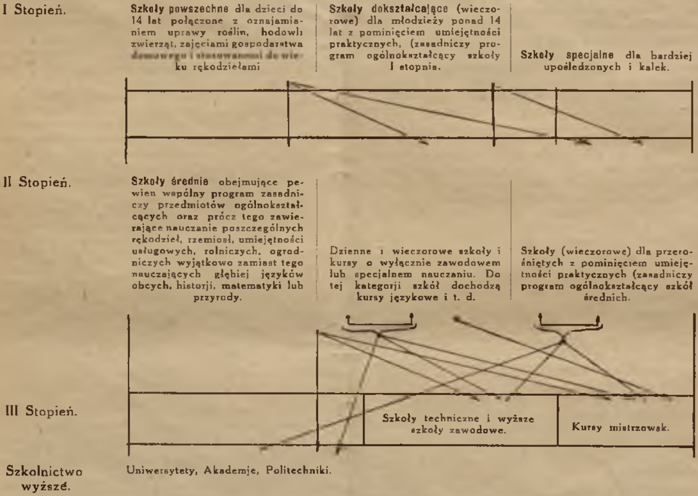
wania, mogłaby ona uczęszczać do szkół średnich ogólnie dokształcających i w ten sposób stopniowo zdobywać możność do dalszej nauki ogólnej lub zawodowej.

Oczywiście młodzież przerośnięta, która jednakże poprzednio w szkołach dokształcających zdobyła sobie wykształcenie ogólne I stopnia, ze względu na swój wiek nie mogłaby postąpić do normalnych szkół średnich, miałaby jednak drogę otwartą do szkół i kursów zawodowych oraz do szkół średnich ogólnie dokształcających. Ukończenie zaś tych obu rodzaju zakładów uprawniałoby ją do dalszej, chociażby akademickiej nauki. Ukończenie zaś tylko szkoły zawodowej II stopnia uprawniałoby do dalszej nauki na kursach mistrzowskich.

Szkolnictwo III stopnia obejmowałoby poprzednio wymienione krótkie (roczne) kursy mistrzowskie, jedno lub dwuletnie szkoły techniczne i inne wyższe zawodowe i ponadto wieloletnie uniwersytety, akademje i politechniki.

Na załączonym szemacie strzałkami przedstawiam rozmaite drogi młodzieży zmierzającej do osiągnięcia coraz większych zdobyczy nauki ogólnej i fachowej.

PROJEKTOWANY USTRÓJ SZKOLNICTWA.



Inżynier Grzegorz Merson.

Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce.

O ile wiem niejeden z czytelników otrzymał nie tak dawno zaproszenie treści następującej:

T-wo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, zatwierdzone przez p. Ministra Spraw Wewnętrznych i wciągnięte za Nr. 933 do Rejestru Związków i Stowarzyszeń, ma zaszczyt zawiadomić, że wobec aktualności sprawy i ogólnego zainteresowania na terenie Województwa Wileńskiego pod wysokim patronatem p. Wojewody Ministra Raczkiewicza na zasadzie paragrafu 15 statutu swego otwiera oddział w Wilnie.

Zebranie inauguracyjne odbędzie się w dniu 15 października 1928 r. godz. 18-sta w wielkiej sali Konferencyjnej Województwa, na które zaprasza w imieniu Centralnego Zarządu Dyrektor Główny inżynier Rafał Mierzyński.

Porządek dzienny: 1) Zagajenie. 2) Wybór Zarządu Oddziału. Wolne wnioski.

Zaproszenie niniejsze służy jako karta wstępu na zebranie.

Wilno, dnia 11 października 1928 r.

Chciało by się jak najwyraźniej wytłomaczyć Szanownemu Czytelnikowi „doniosłość“ zadania T-wa wspomnianego na zebraniu którego inauguracyjnem byłem osobiście, lecz żadne opisania, żadne tłomaczenia nie są w stanie tak uwypuklić

oblicze „Towarzystwa" jak przytoczony materjał poparty liczbami. Otóż podaję go.

Zatwierdzone przez Pana Ministra Spraw Wewnętrznych w lipcu 1923 roku za Nr. B. S. 1583 i zarejestrowane do związków i stowarzyszeń za Nr. 933 Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych ma za zadanie: uświadamianie społeczeństwa o konieczności współpracy z Rządem dla przeprowadzenia budowy śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Nie każdy wie o istnieniu tego rodzaju organizacji. A jednak wzięła ona za zadanie propagandę budowy dróg wodnych w Polsce jak również uprzemysłowienie i wykorzystanie ich.

Wobec małej ilości u nas — a szczególnie na Kresach Wschodnich — kolei i braku dróg bitych, budowa kanałów z wykorzystaniem naturalnych dróg wodnych: rzek i jezior, z ogólnej ilości których — 16400 kilometrów zgórą (drugie tyle co kolei) — dwie trzecie znajduje się we Wschodnich Województwach, jest wprost koniecznością. A przytem transport wodny zawsze tańszy jest od transportu koleją lub furmanką.

Zrozumiała to 'zagranica i dawno skierowała swe wysiłki w tym kierunku przy współudziale całego społeczeństwa — związków komunalnych — oraz Państwa, stwarzając nowe źródła dla odrodzenia zniszczonych przez wojnę światową warsztatów pracy i podstaw bytu pracującej ludności oraz podupadłych przez wojnę inteligencji i stanu średniego.

Polska przez wojnę światową odzyskała wolność i swobodę działania, a jednak sprawa ta zasadnicza — tak wielce doniosła i ważna — jest dotąd u nas w kolebce. Przez opieszałość czynu, gubimy znów Polskę i sami oddajemy ją w ręce obce.

Poprzeć usiłowania instytucji Propagandy Budowy Dróg Wodnych byłoby więc po linji interesu każdego i obowiązkiem jest każdego myślącego obywatela.

Prace Towarzystwa odnoszą się do wszystkich dzielnic naszego Państwa; szczególnie Wilno i cała Wileńska dzielnica są zainteresowane — albowiem prace te mają na celu: utworzenie magistralnych dróg wodnych — łączących: Pińsk — Warszawę — Poznań, (Rygę) — Dźwinę — Wilno — Grodno — Białystok z Warszawą — Śląskiem, a w konsekwencji dalszej z Płockiem — Toruniem — Bydgoszczą — portem morskim na Wiśle Tczewem—Gdańskiem, a przedewszystkiem z Gdynią, Łuckiem — Lwowem — Krakowem oraz Galaczem (Morze Czarne).

Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce — w myśl powyższego wydało szereg dzieł, traktujących o tych planach, jak między innemi:

„Złota Księga Budowy Polskich Kanałów Żeglugi".

„Problem Drogi Wodnej z Górnego Śląska wraz z mapą dróg wodnych Polski".

„Rozwój żeglugi śródlądowej w Niemczech — i nasze zadania w tej dziedzinie gospodarki narodowej".

Towarzystwo propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce składa niniejszem serdeczne podziękowanie wszystkim {tym, którzy je dotąd czynnie poparli i w dalszym ciągu udzielają swego poparcia w trudnej działalności na terenie Wileńskim i innych. Zarząd Towarzystwa nadmienia, że prócz powyższych dzieł wydane zostały również prace: „Wisła Pomorska" oraz „Droga Wodna Warszawa — Bałtyk" — szczególnie ważne ze względu na wyjaśnienie stanu żeglugi na Wiśle Pomorskiej i w średniem jej biegu oraz na będące w związku z tem zadania do spełnienia, a obchodzące całą Polskę.

Wszystkie te dzieła — wydane nakładem własnym i wyłącznym Towarzystwa — znajdują się w handlu księgarskim. Na terenie miasta Wilna przyjęły ich sprzedaż bezinteresownie Administracja „Dziennika Wileńskiego", Księgarnie: Stowarzyszenia Nauczycielstwa Polskiego w Wilnie, Kolejowa „Ruch", Józefa Zawadzkiego, Świętego Wojciecha Oddział w Wilnie, Pocztowa „Lot", Kazimierza Rutskiego, Wacł. Mikulskiego, Gebethnera i Wolffa Oddział w Wilnie.

Wobec nadzwyczajnej doniosłości potrzeby przyśpieszenia budowli wodnych na większą skalę— z jednej strony, z drugiej zaś strony utrudnionego zadania wskutek opieszałości niektórych czynników i warstw społecznych — nieufności we własne siły przesiąkłych egoistycznym snobizmem osobników— Wszechpolski Zjazd Gospodarczy Związku Miast Polskich w Warszawie, w dniu 26 kwietnia r. b. jednogłośnie uchwalił: popierać działalność Towarzystwa.

Również Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu wydała imienny okólnik do poważniejszych swych członków o poparcie wszystkiemi siłami wydawnictw Towarzystwa.

W uznaniu celowego pożytku z dzieł T-wa— Urząd Wojewódzki Wileński, Wydział Samorządowy, okólnikiem z dnia 13 sierpnia r. b. zalecił wszystkim samorządom zaznajomienie się z pracami powyżej wspomnianemi — ze względu na ich treść. doniosłość i aktualność sprawy.

Pan Wojewoda Wileński, Minister Władysław Raczkiewicz, jeden z pierwszych 'zapisał się jako dożywotni Członek T-wa. To samo uczynił w swym czasie Pan Dyrektor Wydz. Robót Publicznych Inż. Siła-Nowicki oraz inni Członkowie Zarządu Województwa Nowogródzkiego jeszcze w roku 1923, zaznaczając tem samem ważność problemu, którego rozwiązanie przyjęło na siebie Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce.

Pan Prezes Rady Ministrów — Pierwszy Marszałek Polski — Józef Piłsudski — pismem Pana Szefa Gabinetu swego z dnia 12 stycznia 1927 roku zakomunikować raczył Towarzystwu o przyjęciu pod rozpatrzenie jego programu dla wykorzystania w granicach możliwości.

Pan Wojewoda Białostocki, inżynier Marjan Rembowski, wobec sprawy — mającej wielkie znaczenie gospodarcze — okólnikiem swym zalecił samorządom dobrowolne składki w wysokości 10 gr. od mieszkańca na cele propagandy i robót—mających wspólność—z tą propagandą—a po 50 gr. od m. deklaracje na udziały w mającem się zawiązać ogólno-krajowem Towarzystwie: „Państwowe Drogi Wodne w Polsce" S. A.

Zjazd Województwa Łódzkiego postanowił pójść za przykładem p. Wojewody Białostockiego również Województwo Śląskie i Krakowskie.

Starostwo Krajowe w Poznaniu i Pomorskie Starostwo Krajowe czynnie popierają nasze Towarzystwo — a stolica Pomorza miasto Toruń wprowadziła w wykonanie zalecane — przez p. Wojewodę Białostockiego i wyżej wspomniane Województwa—udziały członkowskie.

W ciągu 5-cioletniego okresu swej działalności T-wo Propagandy pozyskało dla idei sprawy budowy dróg wodnych dwieście kilkadziesiąt związków komunalnych — sto kilkadziesiąt instytucyj finanso-

wych i związków gospodarczych — czterysta zgórą firm przemysłowych i handlowych — tysiąc kilkaset osób wszelkich stanów.

Rezultat ten osiągnięty zostsł za pomocą wydawnictw powyższych, których sprzedaż na województwa: Wileńskie — Białostockie — Poleskie—Nowogródzkie i Wołyńskie bezinteresownie objęła Księgarnia Stowarzyszenia Nauczycielstwa Polskiego w Wilnie S. A., Królewska 1.

Pod względem technicznego wykonania i kosztów— jak przedstawia się budowa dróg i budowli wodnych w Polsce?

Dyrektor Wileńskiej Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych — p. inż. Bogusław Bosiacki, prawie własnemi środkami Dyrekcji dokonał w krótkim czasie naprawy kanału Ogińskiego i Augustowskiego, zniszczonych przez wojnę i pracuje w tym kierunku nadal przebudowując między innemi Kanał Królewski i isniejące jazy na przestrzeni Pińsk — Brześć na śluzy komorowe w celach nietylko komunikacyjnych ale i meljoracyjnych i wyzyskania siły wodnej dla ośrodków przemysłowych. Przy tej sposobności należy zaznaczyć, że w niektórych latach utrzymanie i naprawa dróg wodnych wschodnich w okręgu wspomnianej Dyrekcji mało co więcej kosztowały niż dochody z eksploatacji ich — a nawet w jednym okresie rocznym dochody przewyższały koszty nakładu. Są to dodatnie cechy samowystarczalności, na zasadzie której możnaby rozbudować sieć wodną w Polsce. Zasadę tą stawia sobie za zadanie T-wo Propagandy.

Wskutek istniejących naturalnych połączeń i nieznacznych wododziałów—nakład budowy dróg wodnych w Polsce w wielu wypadkach nie przenosi kosztu budowy kolei, a czasem i zwykłej drogi bitej. Koszt regulacji rz. Warty np. wynosi przeciętnie około 100.000 zł., koszt projektowanego kanału Poleskiego na niektórych odcinkach około 200,000 zł. kilometr, a przeciętnie 350,000 zł. rzadko przechodzi 400,000 zł. W Niemczech przekracza koszt jednego kilometra miljon i półtora miljona złotych, skutkiem różnic i trudności terenowych oraz kosztownych terenów — a jednakże Niemcy przy współudziale całego społeczeństwa zawzięcie budują kanały — bo społeczeństwo rozumie ogromną doniosłość zadania i ztąd wypływające olbrzymie dla niego wszechstronne korzyści. Mają oni doświadczenie w tym względzie, bo wskutek niedostatecznie przyśpieszonej budowy kanałów — znacznie zwiększyły się w Niemczech klęski wielkiej wojny i przyśpieszyła się jej przegrana. Natomiast Francja przez swe kanały zmniejszyła swe klęski wojenne i przygotowała zwycięstwo.

Gdy budujemy drogi wodne — siłą rzeczy — musimy budować do nich drogi dojazdowe i koleje. Zarobki w wysokości zgórą 90% idą wprost do rąk prostej ludności, skąd bezzwłocznie przechodzą do rąk kupców — ożywiając handel, przemysł i rolnictwo.

Dzisiaj szukamy zajęcia dla klas pracujących naszych poza morzami — wywozimy najzdrowszy element z kraju — a koszt emigracji i pieniądze, wywożone tą drogą, wystarczałyby na pobudowanie kanałów — regulację rzek — użyznienie pól — zaludnienie pustkowi we własnej Ojczyźnie — potrzebującej tych rąk do pracy i obrony.

Kapitały zarabiane, przez obcych na naszej emigracji, wracają do nas pod postacią drogich pożyczek zagranicznych. Za rękami roboczemi wędrują na niskie oprocentowanie kapitały nasze z kraju, gdzie — na inwenstycje wodne użyte — dałyby natychmiastowe i wielostronne korzyści.

Szczególnie na Kresach Wschodnich są okolice — gdzie drogi wodne jedynie są możliwe, a drogi bite nie istnieją.

Gdy stworzymy drogi wodne — to tem samem dajemy impuls do budowy innych dród komunikacyjnych — t. j. kolei i szos — bo tam, gdzie są drogi wodne, wskutek łatwego i taniego dowozu tanim kosztem istnieją dobre drogi lądowe, przyśpiesza się prawidłowa rozbudowa miast, uprzemysłowienie i intensywna gospodarka rolna.

Starożytny Rzym — gdy chciał ująć w sprawną administrację i kulturę prowincje barbarzyńskie swe — budował przedewszystkiem dobre drogi komunikacyjne, których ślady przetrwały jeszcze do naszych czasów.

Faraoni egipscy — zaczem pobudowali swe wiecznotrwałe piramidy — 30 lat zgórą zużyli na budowę swych dróg wodnych — ułatwiających przewóz materjałów do budowy piramid i dowóz żywności dla rzesz pracujących.

Uregulowanie rzek zabezpiecza od powodzi a co za tem idzie, od katastrof żywiołowych.

Na uregulowanej rzece odpływ wód wiosennych i lodów odbywa się prędzej — to znaczy — że okres wegetacyjny przedłuża się o parę tygodni. Gdy wody prędzej spłyną — wcześniej można przystąpić do uprawy — cieplejsza jest gleba — przyśpieszony porost zbóż i traw — umożliwiona kultura łąk i pastwisk.

Dzika rzeka powoduje zerwanie gruntów — z urodzajnych tworzy nieużytki, nadaje krajowi charakter niekulturalny — barbarzyński.

Dobre drogi wodne zbliżają połacie przemysłowe do rolniczych i nawzajem — łącząc poszczególne dzielnice gospodarczo i administracyjnie — nie mówiąc już o ułatwieniu ich obrony.

Drogi wodne — będąc wogóle najdogodniejszym i najtańszym środkiem komunikacyjnym — wiążą się ściśle z zadaniami, jakie każde państwo i społeczeństwo ma do wykonania w dziedzinie wzmożenia produkcji zapomocą meljoracji i na polu uprzemysłowienia kraju oraz podniesienia zdrowotności swej ludności. Choroby nagminne pochłaniają bezpowrotnie na leczenie miljonowe fundusze budżetów samorządowych.

Wogóle oddawna stwierdzoną jest rzeczą — że drogi wodne stanowią jeden z najpoważniejszych środków ogólnego dobrobytu, kultury i obrony kraju, wzmożenia jego wytwórczości i ułatwienia eksportu tej wytwórczości nazewnątrz — więc stwarzają bilans dodatni.

Ogólne wpojenie przeświadczenia o nadzwyczaj dogodnych warunkach dla przeprowadzenia dróg wodnych u nas — zainteresowanie tą sprawą jaknajszerszych warstw społecznych — wzbudzenie wiary we własne siły — dopiero w części powiodło się Towarzystwu.

Zadanie jest olbrzymie, tak jak i ogromne są stąd wypływające korzyści ogólne — to też powszechny powinien być udział w tej akcji, aby zdobyć jaknajwiększy zasób sił własnych w odbudowie kraju, by go utrzymać w swem ręku.

P. Minister Kwiatkowski w swem przemówieniu na otwarciu „Targów Wschodnich" we Lwowie w 1928 roku powiedział: „Czyż Społeczeństwo Polskie całe od Bałtyku po Lwów i Wilno i tym razem da się ubiec obcym, jak ongi? — Musi się zerwać apel przez całą Polskę — wszyscy pod sztandar samodzielnej pracy twórczej dla dobra Państwa

i Społeczeństwa — dla dobra przyszłych pokoleń — dla dobra własnego!".

Postępując w myśl tego apelu — T-wo dąży do możliwego rozszerzenia kręgu działalności na Polskę całą — a w następstwie do utworzenia przedsiębiorstwa „Państwowe Drogi Wodne w Polsce S. A.", opartego przedewszystkiem na kapitałach krajowych i odpowiednio ustosunkowanych zagranicznych.

W opracowaniu są dalsze wydawnictwa T-wa a mianowicie następny tom Złotej Księgi Budowy Polskich Kanałów Żeglugi o zajmującej nader treści. T-wo uprasza Władze Samorządowe oraz światłe i dobrze myślące kupiectwo, finansowe sfery i przemysł, a szczególnie sfery rolnicze o przyjęcie udziału w tem wydawnictwie i udzielenie mu przez to moralnego poparcia.

Często słyszy się u nas zdanie, że bez pomocy obcej, zwłaszcza gdy chodzi o środki finansowe, nic w dziedzinie budowy dróg wodnych własnemi siłami osiągnąć nie zdołamy. — Jesteśmy zdania, że skoro — i świadomość potrzeby budowy dróg wodnych odpowie istotnej potrzebie w tym kierunku — to drogi wodne wybudujemy niekoniecznie opierając się jedynie na kapitałach obcych

Wilno, dnia 8 września 1928 r.

ZARZĄD:

Dyrektor Główny:	w z Prezes
Inż. *Rafał Mierzyński*	Inż. *Bolesław Powierza*
Mandatarjusz Samorządów Komunalnych.	Naczelny Dyrektor Krajowego Towarzystwa Meljoracyjnego.

Sprawozdanie rachunkowo - kasowe.

Stan czynny.

Bilans za czas:	Okres I: 13 IX.23— 29 II.24.	Okres II: 1/III.24— 30/IV.28.	Sumy ogólne: 13 IX.23— 30 IV.28.
Kasa, saldo	34,32	184,38	218,70
Ruchomości p/g inwentarza	—	281,26	281,26
Wydawnictwa p/g inwent.	—	23500,00	23500,00
P. K. O., saldo	119,79	—	9,13
Banki, saldo p/g Wykazu	—	40,50	40,50
Dłużnicy z ogł. p/g Wykazu	—	3971,95	3971,95
Niedobór	87,72	22284,69	22372,41
	241,83	50262,78	50393,95

Stan bierny.

Bilans za czas:	Okres I: 13 IX.23— 29 II.24.	Okres II: 1 III.24— 30 IV.28.	Sumy ogólne: 13 IX.23— 30 IV.28.
Różni p/g Wykazu	212,68	27648,37	27861,05
Wpłaty na akcje	29,15	22503,75	22532,90
PKO. (różnica 9,13—119,79)	—	110,66	—
	241,83	50262,78	50393,95

Rachunek strat i zysków.

Wydatki za czas:	Okres I: 13 IX.23— 29/II 24	Okres II: 1/III.24— 30/IV.28.	Sumy ogólne: 13 IX.23— 30/IV.28.
Wydatki administracyjne	688,51	70590,86	71279,37
Wpływy za czas:	**13 IX 23— 29/II.24.**	**1/III.24— 30/IV.38.**	**13 IX.23— 30 IV.28.**
n/r. Fundusz Propagandy	294,88	618,07	912,95
„ Wydawnictw	—	14922,19	14922,19
„ Procentów	0,01	51,12	51,13
„ Wpisowego	305,90	27337,37	27643,27
„ Ogłoszeń	—	5377,42	5377,42
Niedobór	87,72	22284,69	22372,41
	688,51	70590,86	71279,37

Warszawa, dn. 1 maja 1928 r.

Dyrektor Główny Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce
(—) inż. *Rafał Mierzyński.*

Zgodne z książkami:
(—) *Henryk Raciążek*
Sekretarz Komisji Rewizyjnej.

Protokół Komisji Rewizyjnej

Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce

za okres II od 1.III 1924 r. do 1.V 1928 r.

(Sprawozdanie za okres I od 13.IX 1923 r. do 29.II 1924 r poprzednia Komisja Rewizyjna zatwierdziła).

Wpływy

podług ksiąg kasowych na rachunkach:

Funduszu Propagandy	zł. 618,07 gr.	
Wydawnictw	„ 14.922,19 „	
Procentów	„ 51,12 „	
Wpisowego	„ 27.337,37 „	
Ogłoszeń	„ 5.377,42 „	zł. 48.306,17 gr.

Wydatki

Wydatki od zł. 100 i wyżej sprawdzono kwitami	zł. 21.234,35 gr.	
Wydatki ogólne: lokal, światło, opał, usługa, korespondencja, buchalterja, odczyty, referaty, zebrania propagandowe i wydatki reprezentacyjne za 50 miesięcy	„ 44.966,43 „	
Wydatki niżej 100 zł. za 50 miesięcy p/g kwitów i innych dokumentów	„ 4.390,08 „	zł. 70.590,86 gr.

Po sprawdzeniu ksiąg rachunkowych, dowodów kasowych i innych dokumentów Komisja Rewizyjna znalazła księgi rachunkowe i księgowanie prawidłowe. Co się tyczy samych wydatków, to takowe były usprawiedliwione zadaniami Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych oraz

czynnościami Dyrekcji. Wobec powyższego Komisja Rewizyjna wnosi o przyjęcie sprawozdania rachunkowego i bilansu oraz o udzielenie Dyrekcji absolutorjum.

Warszawa, dn. 20 czerwca 1928 r.

Przewodniczący:
(—) *Kazimierz Paulus.*

Członkowie:
(—) *Jan Augustowski.* (—) *Henryk Raciążek.*

Nieprawdaż zbyt wymowny materjał, aby potrzebnem by było go interpretować bezskutecznie, szukając odpowiedzi na zapytanie: „Poco T-wo to istnieje?".

PRZEGLĄD FIRM.

Reklama obecnie jest jedyną dźwignią przemysłu i handlu. To też czytelnik naszych „Wiadomości" prawdopodobnie z wielką radością przyjmie wiadomość o tem, że założyliśmy specjalny dział w czasopiśmie pod nazwą „Przegląd firm". Cel tego działu — z jednej strony reklamowanie firm, z drugiej zaś zaznajomienie społeczeństwa z krótką historją firm krajowych miejscowych i pozamiejscowych, a nawet i zagranicznych, oraz z rodzajem ich produkcji. Nieraz inżynierowie, technicy i przedsiębiorcy zastanawiają się nad pytaniem, gdzie znaleźć taki lub inny materjał lub do kogo należy zwrócić się celem wykonania czy to projektu, czy to budowli, czy to zresztą instalacji, montarzu lub dostawy. „Przegląd firm" — dział który stopniowo gromadzi właśnie te niezbędne dla każdego przemysłowca dane. Spodziewamy się, iż tak poważne zagadnienie chwili obecnej podtrzymać „przemysł krajowy" zostanie najlepiej rozwiązane za pomocą tego działu. Będziemy się starali reklamować go jaknajusilniej, aby i konsumenci byli w stanie się przekonać w tem, że krajowe wyroby nie są gorsze niż zagraniczne i całkowicie nadają się dla zadośćuczynienia potrzebom przemysłu naszego.

Inż. Grzegorz Merson.

Firma „Piotr Baracewicz".

W roku 1908 firma D/H. Piotr Baracewicz rozpoczęła swą działalnoćć na polu technicznem, budując pomocnicze warsztaty do wyrobu różnych części składowych sieci telefonicznych, budując linje telefoniczne i zakładając centralne łącznice telefoniczne, a dzięki dobroci swej pracy — w krótkim czasie zdobyła w świecie handlowym, tak bardzo potrzebną popularnoćć.

Po odzyskaniu niepodległej Ojczyzny już w 1922 r. D/H. został powołany powtórnie do życia i zwróciwszy uwagę na ogromny brak dobrych telefonów i połączenia tychże, na takim dużym obszarze jakim są Kresy Wschodnie, powzięła decyzję stworzenia warsztatu reperacyjnego, aby do wszystkich typów aparatów telefonicznych, jakie były zastosowane na Kresach Wschodnich, a mianowicie: rosyjskich, niemieckich, francuskich, austrjackich i włoskich, dorabiać brakujące części składowe i chociaż w części zaspokoić wymagania miejscowe.

Zadanie to do swego urzeczywistnienia potrzebowało odpowiednich funduszów, brak których po wojnie dotkliwie dawał się odczuwać. Nieustanną i niestrudzoną pracą zdobyła sobie firma pewien organ, aby módz podnieść poziom instalacji telefonicznej i w roku 1923 ustawiła już 268 aparatów telefonicznych; zapotrzebowanie wzrastało z dniem każdym.

Z powodu braku subsydjowanego kapitału — właściciel D/H. Piotr Baracewicz postanowił nawiązać stosunki handlowe z Towarzystwem Akcyjnej Fabryki Telefonów w Estonji „Tartu Telefoni Wabrik" z siedzibą w Tartu-Dorpacie, a wyżej wspomniana — przychylając się do podanej propozycji udzieliła firmie generalnej reprezentacji na całą Polskę, z zastrzeżeniem, że stworzenie podobnej filji w kraju nastąpić może tylko wówczas, gdy otrzymujący przedstawicielstwo włoży do towarzystwa udział swego kapitału.

Po zawarciu umowy w 1924 r. skład firmy został zaopatrzony w potrzebną ilość telefonów, central telefonicznych, piorunochronów i wszystkich części składowych powyższych artykułów, dając możność Komendzie Policji P., Korpusowi Ochrony Pogranicza, zaopatrzenia się w jeden typ aparatów telefonicznych i piorunochronów 1×2, 5×2, 10×2, 20×2, 50×2 i 100×2 linji.

W roku 1925 D/H. pracuje w tym kierunku, aby jak najwięcej obniżyć koszta produkcji artykułów i dać możność prowincji zaopatrzyć się w telefony najlepszego typu, a firmom innym dostarczać towar techniczny na dogodnych warunkach.

Niestety, jak wiadomo, różne wypadki wpłynęły bardzo niepomyślnie na rozwój przemysłu polskiego, a między innemi i D/H. — został dotknięty kryzysem, lecz przetrwał takowy, dzięki solidności i energji, niezmordowanego w pracy Piotra Baracewicza.

Dzięki pomyślniejszej konjunkturze w 1926 r. dał się zauważyć stopniowy rozwój D/H-ego, który dostarczył w kraju— instytucjom państwowym i prywatnym handlowo-przemysłowym i naukowym, około 3-ch tys. aparatów telefonicznych, w tej liczbie: induktorowych, centralnej baterji, polowych-przenośnych i automatycznych dla wewnętrznego połączenia gmachów, zaopatrując jednocześnie we wszystkie niezbędne części składowe, jak sznury telefoniczne wielożyłowe, mikrotelefony, wkładki, induktory i ogromniki węglowe od prądu wysokiego i niskiego napięcia.

W ostatnich latach przy budowach linji telefoniczno-telegraficznych firma ustawiała swego wyrobu — najnowszych wymagań — centralne łącznice telefoniczne—poruszane motorem zmiennego prądu.

W roku bieżącym firma P. Baracewicz rozszerzyła program swej pracy przez wprowadzenie zabezpieczenia gospodarstw wiejskich o mniejszej i większej własności rolnej za pomocą słupowych piorunochronów 4-ro promieniowych od pożaru od pioruna. Wprowadzenie tegoż w życie, godne jest głębszego zastanowienia się szczególnie u właścicieli większych posiadłości ziemskich, gdyż do nich należy uświadamianie szarego ogółu wiejskiego o korzyściach jakie przynosi odgromnik ustawiony w obrębie budynków mieszkalnych i budynków służących dla chronienia zbiorów i bydła. Należy propagować instalację piorunochronów pośród ludności wiejskiej bowiem wówczas pewną ona będzie, że dobytek nieruchomy i ruchomy nie pójdzie wczasie burzy z ogniem, lecz zostanie przez owe 4-ry ramiona piorunochronu, pięknie się w słońcu mieniące — uprowadzony do ziemi i tem samem unieszkodliwiony.

Z chwilą rozpowszechnienia w Wileńszczyźnie odgromników słupowych, często obija się o uszy, że „ustawienie piorunochronu nie odwróci od nas ognia, bo z Bogiem trudna jest walka", tak, ale trzeba pamiętać, że „Strzeżonego Pan Bóg strzeże"!

Przez niestrudzoną pracę zdobył sobie D/H. uznanie u firm zagranicznych i krajowych, a przez solidne ustawianie piorunochronów słupowych — zaufanie w sferach mniejszego ziemiaństwa, szlącego ze wszech stron podziękowania, z których jedno brzmi:

Panie Inżynierze!

Z wzruszeniem muszę WPanu podziękować za ustawienie na 18-to metrowym słupie piorunochronu 4-ro promieniowego.

W dniu dzisiejszym pobliską okolicę nawiedziła straszna burza: trzask piorunów przerażał.

W słup, na którym jest ustawiony piorunochron uderzał piorun kilkakrotnie, aż słup rozchwiał tak silnie, iż zdawało się, że upadnie.

W momencię, kiedy najwięcej się chwiał słup—nastąpiło uderzenie pioruna w takowy, lecz nie uczynił piorun krzywdy nikomu, pozostawiając budynki całemi i słup w pierwotnej pozycji.

Jestem bardzo zobowiązany Szan. Firmie, za tak dobre techniczne ustawienie odgromnika. Jednocześnie upraszam o wysłanie technika celem zainstalowania 1-go piorunochronu 4-ro promieniowego w folw. Parafjanowo u p. Parafjanowicza.

Z szacunkiem
Ludwik Stankiewicz
folw. Dziekaniszki.

Fabryki Maszyn, Kamieni Młyńskich i Odlewnia Żelaza G. Kulik

Z firm reprezentowanych w Wilnie na specjalną uwagę zasługuje f. Grzegorz Kulik, Fabryki Maszyn Młyńskich i Odlewnia Żelaza w Lublinie ul. Wesoła 20 i przemysłowa 10, mająca swój Oddział w Wilnie przy ul. Mickiewicza Nr. 9 bogato zaopatrzony w okazowe maszyny wyrobu własnego.

Firma jako niewielki warsztat reperacyjny powstała przed wojną i dzięki solidności wykonywania zleceń, oraz konkurencyjnym cenom, poczęła rozrastać się w potężne przedsiębiorstwo, zatrudniające dziś zgórą 300 robotników, zaś roczna produkcja maszyn przewyższa 1.500.000 zł.

Oddział Wileński jest II z rzędu, gdyż firma posiada obecnie Oddziały we wszystkich większych miastach Rzeczpospolitej, jak: w Warszawie, Lwowie, Krakowie, Łodzi, Katowicach, Kołomyji, Stanisławowie, Radomiu, Kielcach i. t. d.

Specjalnością firmy jest budowa i przebudowa młynów dostawa, turbin wodnych, silników spalinowych i. t. d.

Oddział Wileński przez przeciąg $1^1/_2$ roku swego istnienia chlubi się wybudowanemi 14 młynemi kompletnemi na terenie tutejszym, oraz całym szeregiem sprzedanych maszyn pojedyńczych, pracujących z uznaniem i ku zupełnemu zadowoleniu nabywców.

Stara dewiza „duży obrót — mały zysk", jest dewizą f. G. Kulika.

Dlatego też, maszyny przy swojej pierwszorzędnej jakości, są konkurencyjne w cenie i sprzedawane na najdogodniejszych warunkach kredytowych.

Biuro Techniczno-Handlowe Wł. Nieciengiewicz i S-ka

w Wilnie, ul. Wileńska 15. — Tel. 7-20.

Powyższa firma egzystuje od m. lutego 1926 r. — jako spółka firmowa, zapisana w Rejestrze Handlowym, Dział A. pod Nr. 7988. — Spólnikami są Władysław Nieciengiewicz i Włodzimierz Jastrzębski. — Początkowo mieściła się w lokalu przy ul. Mickiewicza 4 m. 4, a w maju r. b., ze względów czysto handlowych została przeniesioną na ul. Wileńską 15.

Posiada następujące działy:

Młyny, Rzeźnie, Elektrownie, Wodociągi i Kanalizacje, Papiernie, Olejarnie, Pokościarnie, Łaźnie i Pralnie, Turbiny wodne i parowe, Odlewy, Maszyny Narzędziowe, Centralne ogrzewanie, Urządzenia pędne, Wszelkiego rodzaju artykuły techniczne, Aparaty „Progress", dla odkurzania mieszkań i froterowania podłóg, Sporządzanie projektów, kosztorysów i udzielanie porad.

Zadaniem biura jest prowadzenie wszelkiego rodzaju robót techniczno-budowlanych, dostarczanie klijentom z pierwszego źródła, jako wyłączna reprezentacja całego szeregu fabryk, maszyn dla wyżej wyszczególnionych działów, oraz wszelkich artykułów technicznych.

W roku bieżącym firma brała udział w Targach Północnych i Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Wilnie, gdzie we własnym pawilonie wystawiała maszyny młyńskie, Wytwórni inż. Fr. Pałaszewskiego w Łodzi, nagrodzona złotym medalem na tejże Wystawie — maszyny narzędziowe firmy „Wiepolana" w Poznaniu, przybory do centralnego ogrzewania firmy St. Weigt i S-ka w Łodzi, oraz cały szereg drobnych artykułów technicznych

Firma „Cemunit"

Firma „Cemunit" S-ka Akc. reprezentująca Bałtycko-Betonowy system budowy domów i pomieszczeń gospodarczych, najnowszego wynalazku w dziedzinie tego rodzaju budownictwa, wynalezionego i ulepszonego przez inżyniera-technologa B. J. Kopelewicza obecnie zamieszkałego w Wilnie przy ul. Kwaszelnej (dawniej Małej Stefańskie) Nr. 21 m 40 a pozostającego w S-ce pomienionej firmy. „Cemunit" jak to uwidacznia się z szeregu przedstawionych przez niego dyplomów i listów pochwalnych wydanych przez rózne państwa za budynki wzniesione z masy jego systemu na terytorjum dominjów państwa Brytyjskiego i innych państw, a ostatnio w roku 1927 na terenie Litwy w Kownie i Nowem—Mieście nad granicą pruską, może nieco również i szersze zastosowanie w budownictwie na terenach Rzeczypospolitej Polskiej, — przeważnie przy odbudowie terenów osiedli zniszczonych przez wojny na prowincji. Jak zapewnia wynalazca p. inż. Kopelewicz, system jego masy i płyt do budowy połączony z cementem, trocinami i słomą przy jemu wiadomych chemicznych zastosowaniach ma własność mocy i trwałości nieustępującej w niczem budowlom wznoszonym z cegły, betonu, niemówiąc już o budowlach wznoszonych z drzewa, przyczem koszty budowy mają być o przeszło 40% taniej od tych ostatnich.

Budowle wznoszone z masy jego systemu płyt nieprzepuszczają żadnej wilgoci, są odporne na wszelkiego rodzaju zmiany temperatury i jednakowo reagują jak gorąco tak i zimno, niedopuszczają żadnych pęknięć i mają jednakowe zastosowanie przy budowie, jak do ścian zewnętrznych tak i do wszelkiego rodzaju urządzeń wewnętrznych, niewyłączając podług, sufitów a nawet i dachów (tylko w zależności co do grubości płyt) przyczem budowle mogą być wznoszone różnej wielkości systemów i piętrowe.

By zaznajomić zainteresowaną i szerszą publiczność omawianym systemem budownictwa, firma „Cemunit" przystąpiła do wznoszenia pierwszych tego rodzaju budowli na terenie m. Wilna przy ulicy Tyzenhauzowskiej Nr. 13, w których ma zamiar umieścić kantor, fabrykę masy i odlewnię płyt, dachuwek i t. p. Budowle te mają być wzorem budowli według syst. „Cemunit"

Zwraca się uwagę że płyty posiadają giętkość, można ich dzielić na części, stosować wszelkiego rodzaju spięcia, swobodnie przepuszczają gwoździe, przyjmują wszelkiego rodzaju farby i mogą być zastosowane do tynkowania.

Firma Juljusz Weiss we Lwowie
Szybkosprawna mieszarka Betoniarka marki „Jaeger"

Zwracam, uwagę na najnowsze typy mieszarek betonu t. zw. Betoniarki Szybkosprawne marki „Jaeger", które do chwili ukazania się na rynku światowym zdystansowały wszystkie inne bez wyjątku systemy betoniarek a to dzięki: prostocie swojej konstrukcji, idealnemu mieszaniu, niesłychanej sprawności, frapująco niskiej cenie, niedoścignionej trwałości.

W jakiem tempie betoniarka marki „Jaeger" zdobyła rynek światowy, świadczy fakt, że do dziś w ciągu zaledwie paru lat przeszło 50 000 betoniarek marki „Jaeger" jest już w użyciu. Cyfra ta i rozgłos betoniarki marki „Jaeger" z każdym [illegible] wzrasta, dzięki tej okoliczności, że konstrukcja i sprawność tych betoniarek jest poprostu bez konkurencji.

W dowód nadzwyczajnego uznania, jakiem się cieszą szybkosprawne betoniarki marki „Jaeger", pozwalamy sobie przytoczyć list firmy Karol Korn, Tow. Budowl. S. A. w Bielsku z dn. 23 lutego 1928, która odpowiedziała na otrzymaną ofertę na betoniarkę innego fabrykatu, że od czasu zapoznania się z szybkosprawną betoniarką marki „Jaeger", dla niej wogóle inny typ betoniarek nie wchodzi w rachubę. Nadmieniamy przytem, że wzmiankowana firma jest jedną z najpoważniejszych firm budowlanych w Małopolsce i na Śląsku, posiada ok. 15 betoniarek własnych, wszystkich systemów (Allgemeine Bau, Ransome e. t. c.) i należy na polu budownictwa żelbetowego w b. dzielnicy austryjackiej, a nadto w Czechosłowacji i Austrji, do jednej z przodujących.

Dostawę każdego typu szybkosprawnej betoniarki „Jaeger" wykonuje firma w ok. 14 dniach.

W ostatnich dniach sprzedała firma większą ilość betoniarek marki „Jaeger„ między innemi budującej się Państwowej Fabryce Związków Azotowych (Nowy Chorzów) w Tarnowie, przedsiębiorstwu M. Kulbuszowski we Lwowie, Przedsięb. bud. Kinel i Ryżewski we Lwowie, Inżynierom Jurasz i Zacharjewicz [illegible]

Szczegółową ofertę na każdy typ szybkosprawnej mieszarki marki „Jaeger" firma wysyła bezzwłocznie.

W ostatnich dniach sprzedała firma następujące betoniarki marki „Jaeger" przeds. bud. Stan. Hoffman i Ska w Poznaniu, Kier. Bud., Centr. Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach w Warszawie, przeds. bud. Inż. Krausz w Stanisławowie, przeds. bud. Inż. R. Martula Lwów, przeds. bud. Kocent & Goździewicz w Poznaniu, przeds. rob fundamentowych „Raymond" w Warszawie, radcy Inż. Katz. w Stanisławowie, Inż. Komunikacji F. Oppman i H. Kozłowski w Warszawie.

Redakcja czasopisma zwraca się do instytucji państwowych, komunalnych i prywatnych Wileńszczyzny o podawanie informacji w sprawach dotyczących rozwoju i stanu gospodarczo-technicznego w powiatach celem umieszczania ich w czasopismie w organizującym się dziale kroniki gospodarczo-technicznej.

Informowanie społeczeństwa o stanie i potrzebach kresów wschodnich uważa redakcja za pożądane i spodziewa się, iż wiadomości tych nie zabraknie.

Termin przesyłania 1—10 każdego miesiąca.

Każdy technik powinien:

1. *Być członkiem Stowarzyszenia Techników Polskich w Wilnie.*
2. *Popierać organ Stowarzyszenia;*

„Wiadomości Stowarzyszenia Techników Polskich w Wilnie".

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli

z dnia 16 lutego 1928 r.

(c. d.).

Rozdział 5.

Mury ogniochronne.

Art. 196. Budynki ogniotrwałe, wznoszone bezpośrednio przy granicy sąsiadów, jako też budynki nieogniotrwałe, wznoszone w odległości mniejszej od 4 metrów od tej granicy, powinny być zaopatrzone od strony granicy w mur ogniochronny bez otworów i próżni, grubości równającej się conajmniej długości jednej cegły, wykonany z cegły palonej lub innego materjału ogniotrwałego, wyprowadzony od fundamentów przez wszystkie kondygnacje, a wystający o 30 centymetrów ponad dach.

Art. 197. W razie, gdy zachodzi potrzeba wpuszczenia do muru ogniochronnego drewnianych konstrukcyjnych części, wówczas grubość muru powinna być taka, ażeby od drzewa do zewnętrznej powierzchni muru pozostawał pełny mur grubości conajmniej połowy długości cegły, w wypadkach zaś wspólnej ściany — mur do jej środka również grubości conajmniej połowy długości cegły.

Art. 198. Urządzanie w murze ogniochronnym otworów, zamurowanych szkłem drutowem, albo szklanemi cegłami, jest uzależnione od uznania właściwej władzy.

Art. 199. Budynki ogniotrwałe, dłuższe od 25 metrów, powinny być poprzedzielane murami ogniochronnemi w odstępach conajmniej 25-metrowych przy stropach nieogniotrwałych, w odstępach zaś 40-metrowych, przy stropach ogniotrwałych, — z wyjątkiem wypadków przewidzianych w artykule 325.

W wypadkach, podanych w ustępie pierwszym, właściwa władza może pozwolić na urządzenie w murze ogniochronnym drzwi. Gdy drzwi te znajdują się na strychu, powinny być żelazne, lub drewniane obite ze wszystkich stron blachą — i tak urządzone, aby się samoczynnie szczelnie zamykały.

Art. 200. W budynkach, które ze względu na ich przeznaczenie, jak teatry, kinematografy i t. p., nie mogą być poprzedzielane na całej wysokości murami ogniochronnemi w odstępach w myśl art. 199, mury ogniochronne powinny być urządzone przynajmniej w obrębie strychów.

Art. 201. W razie, gdy budynek ma być wykonany wyłącznie z materjałów niezapalnych, a nie mają być w nim przechowywane materjały palne, wznoszenie wewnętrznych murów ogniochronnych nie jest wymagane.

Art. 202. Budynki nieogniotrwałe, dłuższe od 25 metrów, powinny być z wyjątkiem wypadków przewidzianych w art. 325 — poprzedzielane w odstępach 25-metrowych murami ogniochronnemi, urządzonemi zgodnie z wymogami artykułów 196 i 197.

Przepis ustępu 1-go niema zastosowania do budynków tymczasowych, wspomnianych w artykule 195.

Art. 203. Gdy w części budynku mieszkalnego znajdują się składy materjałów łatwopalnych, albo zakłady, używające większych palenisk, a mogące zagrażać wznieceniem pożaru z powodu sposobu dokonywania w nich produkcji lub z powodu materjałów, używanych przy produkcji, — zakłady te i składy powinny być odgraniczone ogniotrwale od pozostałej części budynku.

Art. 204. Minister Robót Publicznych jest upoważniony do wydawania przepisów ulgowych co do budowy murów ogniochronnych w domach szeregowych co najwyżej o dwóch kondygnacjach (jednopiętrowych) z mieszkalnem poddaszem.

Rozdział 6.

Fundamenty i ściany.

Art. 205. Wszystkie budynki ogniotrwałe tudzież przeznaczone na pobyt ludzi budynki nieogniotrwałe, powinny być stawiane na fundamentach z muru, betonu lub innego trwałego materjału na stałym lub odpowiednio wzmocnionym gruncie.

Art. 206. Ściany budynków powinny być w sposób skuteczny izolowane od wilgoci.

Art 207. Ściany budynków powinny czynić zadość wymogom statycznym. Grubość zewnętrznych ścian budynków przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna być dostosowana do warunków klimatycznych.

Rozdział 7.

Schody.

Art. 208. W budynkach, w których ponad parterem znajdują się lokale, przeznaczone na pobyt ludzi, powinny być urządzone schody wewnętrzne, bezpośrednio łączące wszystkie kondygnacje z ulicą lub podwórzem.

Art. 209. Schody powinny mieć zapewnione na wszystkich kondygnacjach bezpośrednie oświetlenie światłem dziennem. Dopuszczalne jest oświetlenie schodów zapomocą górnego światła; w tym wypadku jednak:

a) wielkość otworu świetlnego powinna wynosić co najmniej trzy czwartych części rzutu klatki schodowej, oraz

b) przestrzeń pomiędzy biegami schodów, mierzona w rzucie poziomym, powinna wynosić na pierwsze 8 metrów wysokości co najmniej 2 metry kwadratowe, na każdy zaś dalszy metr wysokości przestrzeń ta powinna być powiększona o 0,25 metra kwadratowego.

Art. 210. Użytkowa szerokość schodów, prowadzących do pomieszczeń, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna wynosić co najmniej jeden metr.

Wzniesienie stopni schodów nie powinno przekraczać 19 centymetrów, a szerokość podnóżka powinna wynosić co najmniej 25 centymetrów.

Szerokość stopni klinowych, mierzona w odległości 50 centymetrów od ich zewnętrznej krawędzi, powinna wynosić co najmniej 25 centymetrów.

Wysokość sufitów nad schodami i spocznikami powinna wynosić co najmniej 2 metry w świetle.

W domach, przeznaczonych na mieszkanie dla jednej rodziny przepis ustępu pierwszego nie ma zastosowania.

Art. 211. Urządzanie ognisk i otworów kominowych pod schodami jest zabronione.

Art 212. W budynkach o dwu lub więcej kondygnacjach co najmniej jedne schody powinny prowadzić bezpośrednio do strychu.

Art 213. W budynkach o trzech i więcej kondygnacjach (parter i dwa piętra) co najmniej jedne schody bezpośrednio łączące wszystkie lokale, przeznaczone na pobyt ludzi, powinny być urządzone ogniotrwale.

Również ogniotrwale powinny być urządzone schody w budynkach o dwóch kondygnacjach (parter i jedno piętro), o ile odległość tych schodów od środka najdalszego przeznaczonego na pobyt ludzi pomieszczenia (pokoju), znajdującego się powyżej parteru, przekracza 20 metrów.

W wypadkach, przewidzianych w ustępie drugim, ogniotrwale urządzone schody mogą być zastąpione przez dwoje schodów nieogniotrwałych.

Art. 214. Schody ogniotrwałe, których urządzenie jest nakazane, w wypadkach, przewidzianych w art. 213, powinny być zbudowane w sposób następujący:

a) konstrukcja schodów i spoczników powinna być wykonana z materjałów ogniotrwałych lub z drzewa, od spodu ogniotrwale zabezpieczonego, — żelazne zaś części konstrukcji powinny być ogniotrwale osłonięte;

b) schody powinny być otoczone ścianami ogniotrwałemi grubości conajmniej jednej cegły; urządzenie w tych ścianach otworów, prowadzących bezpośrednio na jakiekolwiek inne schody jest zabronione;

c) schody powinny łączyć bezpośrednio wszystkie piętra, bezpośrednie połączenie schodów z piwnicami jest zabronione;

d) o ile schody nie prowadzą bezpośrednio nazewnątrz dostęp do nich powinien być otoczony ścianami ogniotrwałemi grubości co najmniej jednej cegły;

e) zarówno nad schodami jak i nad dostępem do nich powinny być urządzone stropy ogniotrwałe;

f) schody nie powinny znajdować się dalej, jak w odległości 25 metrów od środka najdalszego pomieszczenia (pokoju), przeznaczonego na pobyt ludzi.

Art. 215. W wypadkach wznoszenia budynków większych, szczególnie przeznaczonych na mieszkania, właściwa władza może żądać urządzenia większej ilości schodów, niżby wynikało z postanowień art. 213 i art. 214 p. f.

Art. 216. Właściwa władza może zażądać urządzenia schodów ogniotrwałych w budynkach nie objętych artykułem 213, a posiadających nad parterem lokale, przeznaczone na po-

byt ludzi, o ile bezpieczeństwo od ognia wymaga urządzenia takich schodów ze względu na sposób użytkowania pomieszczeń, znajdujących się w budynkach.

Rozdział 8.

Świetliki.

Art. 217. Pomieszczenia, nie przeznaczone na pobyt ludzi, jak spiżarki, przedpokoje, korytarze, schody, ustępy spłókiwane wodą i tym podobne, mogą być oświetlane zapomocą świetlików.

Art. 218. Przekrój poziomy świetlika, o ile świetlik nie jest przeznaczony do oświetlenia schodów, powinien wynosić conajmniej 4 metry kwadratowe, a odległość przeciwległych ścian — co najmniej 2 metry.

W wypadku wypuszczenia na świetlik okien schodów, przekrój poziomy świetlika powinien zawierać co najmniej tyle metrów kwadratowych, ile metrów bieżących wynosi wysokość murów, okalających świetlik, licząc tę wysokość od poziomu pierwszego stopnia schodów.

Art. 219. Ściany świetlików powinny być wyprowadzone ponad pokrycie dachów i powinny być wykonane z materjałów ogniotrwałych.

Art 220. wietliki mogą być pokrywane szklanym dachem. W tym wypadku powinno być zapewnione należyte ich przewietrzanie.

Art. 221. Otwory do przepuszczania światła na poddaszu powinny być zaopatrzone w szyby ze szkła drutowego, głęboko osadzone w ścianach świetlika.

Art. 222. W dolnej kondygnacji świetlików powinien być urządzony dostęp do czyszczenia; dno świetlika powinno być zaopatrzone w urządzenie odprowadzające opady atmosferyczne.

Rozdział 9.

Piece i kominy

Art. 223. Piece powinny być budowane z materjałów niezapalnych.

Art. 224. Większe piece i paleniska pod kotłami powinny być zakładane bezpośrednio na fundamentach lub na sklepieniach ogniotrwałych.

Piece wznoszone na pokładzie nieogniotrwałym, powinny być izolowane od niego warstwą ogniotrwałą grubości co najmniej 15 centymetrów. a piece żelazne bez nóżek — takąż warstwą grubości co najmniej 30 centymetrów.

Art 225. Nieogniotrwała podłoga przed ogniskami pieców, jako też pod piecami na nóżkach powinna być w skuteczny sposób zabezpieczona od ognia.

Art 226. Nad ogniskami otwartemi, znajdującemi się w lokalach, nieposiadających stropów ogniotrwałych, powinny być urządzone kominki lub ogniotrwałe kapy, wystające co najmniej 30 centymetrów poza krawędzie ogniska.

Ognisk otwartych nie wolno urządzać w odległości mniejszej niż 60 cm. od drewnianych konstrukcyjnych części budynku.

Art. 227. Najmniejsza odległość pieców od drewnianych konstrukcyjnych części budynków powinna wynosić:

a) przy piecach żelaznych — od drewnianych części otynkowanych lub w inny sposób zabezpieczonych od ognia — 25 centymetrów, od niezabezpieczonych od ognia — 50 centymetrów.

b) przy piecach z kamienia, cegły lub kafli od drewnianych części zabezpieczonych od ognia — 15 centymetrów od, niezabezpieczonych od ognia — 25 centymetrów.

Art. 228. Połączenia palenisk z kanałami dymowemi powinny być szczelnie wykonane z materjałów niezapalnych.

Przy włączaniu kilku palenisk do jednego kanału dymowego połączenia nie powinny być urządzane w jednej wysokości.

Do jednego kanału dymowego mogą być przyłączone co najwyżej trzy piece.

Każde palenisko kuchenne powinno mieć osobny przewód kominowy.

W miejscowościach, gdzie do opału jest używany węgiel, zabrania się urządzania przy piecach przyrządów do zatykania wlotów do kominów.

Art. 229. Żelazne rury, przeznaczone do połączenia palenisk z kanałami dymowemi, powinny być oddalone od drewnianych konstrukcyjnych części budynku, o ile te części nie są otynkowane lub w inny sposób zabezpieczone od ognia, — o 50 centymetrów, w przeciwnym razie — o 25 centymetrów, w wypadkach zaś, gdy rury są zaopatrzone w pokrycie niezapalne — o 13 centymetrów (szerokość jednej cegły).

Również przy przepuszczaniu rur przez ściany nieogniotrwałe izolacja z cegły na glinie lub z innego odpowiedniego materjału powinna wynosić co najmniej 13 centymetrów (szerokość jednej cegły).

Rury w miejscach załamania powinny być zaopatrzone w szczelnie zasuwane drzwiczki do czyszczenia.

Art. 230. Kominy powinny być wznoszone na fundamentach, albo na murowanych filarach, arkadach, sklepieniach lub żelaznych podporach i budowane z cegły palonej.

Art. 231. Kominy powinny być tak urządzone, aby należyte oczyszczenie we wszystkich ich częściach było zapewnione.

Art 232 Wszystkie kanały dymowe powinny sięgać poniżej połączenia najniżej położonego paleniska i być zaopatrzone na dole w miejscu łatwo dostępnem w żelazne drzwiczki.

Art. 233. Grubość ścian kominów powinna wynosić: w kominach zwykłych — co najmniej pół cegły, w kominach zaś większych palenisk — jedną cegłę. Również w wypadkach, gdy przewody kominowe są urządzone w zewnętrznych ścianach budynku, w ścianach, otaczających schody, albo w ścianach pomieszczeń, w których znajdują się łatwopalne materjały, — grubość zewnętrznych ścian tych przewodów powinna wynosić co najmniej 1 cegłę.

Art. 234. Przekrój poprzeczny kanału dymowego powinien być jednakowy na całej wysokości i wynosić co najmniej 13x13 centymetrów w kominach kwadratowych i 15 centymetrów średnicy w kominach okrągłych.

Art. 235. Kanały dymowe powinny być prowadzone w miarę możności pionowo. Dopuszczalne odchylenie kanałów dymowych od pionu nie powinno przekraczać 30 stopni.

W wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, właściwa władza może pozwolić na większe odchylenie kanału dymowego od pionu.

W miejscach zmiany nachylenia należy urządzić otwory do czyszczenia.

Art. 236. Kominy wewnątrz, a na strychach również i zewnątrz powinny być wyprawione.

Art. 237. Wszelkie konstrukcyjne części budynku z drzewa lub innych materjałów nieogniotrwałych powinny być oddalone od wewnętrznej powierzchni ścian kominowych co najmniej o 25 centymetrów, a od otworów do czyszczenia — o 50 centymetrów.

Art 238. Kominy powinny być wyprowadzane ponad powierzchnię dachu.

Przy pokryciu dachu materjałem ogniotrwałym wysokość komina ponad powierzchnią dachu powinna wynosić co najmniej 30 centymetrów, a odległość górnej krawędzi komina w kierunku poziomym od powierzchni dachu — co najmniej 1 metr.

Przy pokryciu dachu materjałem nieogniotrwałym, komin powinien być wyprowadzony do wysokości 60 centymetrów ponad kalenicę.

Art. 239. Na dachach stromych, jeżeli czyszczenie komina ma być dokonywane z dachu, powinny być urządzone ławy kominiarskie.

Art. 240. W wypadkach urządzania większych pieców i kominów, jako też w wypadkach urządzania palenisk w lokalach, w których są wyrabiane lub przechowywane materjały łatwopalne, właściwa władza w każdym poszczególnym wypadku określi warunki, którym te piece, kominy i paleniska powinny czynić zadość.

Rozdział 10.

Lokale przeznaczone na pobyt ludzi.

Art. 241. Lokale przeznaczone, na pobyt ludzi, a w szczególności: pomieszczenia (pokoje) mieszkalne, kuchnie, pokoje dla służby, pracownie, kantyny robotnicze, biura, lokale handlowe, lokale dla zebrań i t. p., powinny być w skuteczny sposób zabezpieczone od wilgoci i ujemnych wpływów atmosferycznych i posiadać należyte urządzenia do ogrzewania i wentylacji.

Lokale te powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość okien, wychodzących bezpośrednio na wolną przestrzeń a zapewniających wystarczający dopływ światła i należyte przewietrzanie odnośnych pomieszczeń.

Łączna powierzchnia okien w pomieszczeniach, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna wynosić co najmniej jedną dziesiątą część powierzchni podłogi, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 325.

Art. 242. Wysokość pomieszczeń, przeznaczonych na pobyt ludzi, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 325, powinna wynosić w świetle co najmniej.

a) w domach parterowych i jednopiętrowych — 2,50 mtr.

b) w domach o więcej niż dwóch kondygnacjach — 2,75 metra,

c) na poddaszach — 2,30 metra.

Art. 243. Podłoga w pomieszczeniach, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna być wzniesiona co najmniej 40 centymetrów ponad najwyższy znany poziom wody zaskórnej.

W wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, właściwe władze mogą zezwolić na urządzenie podłogi na wysokości od 25 centymetrów ponad najwyższym znanym poziomem wody

zaskórnej, przy zastosowaniu środków, zapewniających odnośnym pomieszczeniom odpowiednie warunki zdrowotne.

Art. 244. O ile pomieszczenia, przeznaczone na pobyt ludzi mają być urządzone nad lokalami fabrycznemi i składami, w których mają być wyrabiane lub przechowywane materjały łatwopalne, — wówczas lokale, znajdujące się pod pomieszczeniami, przeznaczonemi na pobyt ludzi, powinny posiadać niepalne stropy.

Gdy pomieszczenia, przeznaczone na pobyt ludzi, mają być urządzone nad stajniami albo lokalami, w których mają być wyrabiane albo przechowywane materjały, wydzielające szkodliwe wyziewy, wówczas stropy tych lokali powinny być zbudowane w sposób zabezpieczający skutecznie wspomniane pomieszczenia od wyziewów.

Art. 245. Urządzanie lokali, przeznaczonych na pobyt ludzi, w suterenach jest dozwolone tylko o tyle, o ile to jest przewidziane w przepisach miejscowych.

Mieszkania w suterenach mogą być urządzane tylko w wypadkach, gdy przepisy miejscowe na to zezwolą ze względu na wyjątkowe warunki miejscowe.

Podłoga w suterenach, przeznaczonych na pobyt ludzi, przy zachowaniu warunków, wymienionych w art. 243, powinna znajdować się nie niżej 1,5 metra od poziomu chodnika, okna zaś — wystawać co najmniej ³/₄ metra ponad ten poziom.

Rozdział 11.

Studnie.

Art. 246. Osiedla, nie posiadające wodociągów gminnych, powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość studzien.

Art. 247. Odległość studzien od granic sąsiadów powinna wynosić co najmniej 5 metrów, zaś od obór, stajen, chlewów i t. p. oraz od gnojowników i dołów ustępowych — co najmniej 10 metrów.

Studnie wspólne mogą być urządzane na granicy działki.

Art. 248. Studnie i zbiorniki wody, przeznaczonej do picia, powinny być zabezpieczone od zanieczyszczenia.

Przy budowie i przebudowie studzien, mających dostarczyć wody do picia, ściany studni, o ile nie są wykonane z muru na zaprawie cementowej albo z kręgów betonowych, powinny być obłożone warstwą gliny co najmniej 15 centymetrów grubości, do głębokości półtora metra pod powierzchnią ziemi, przy wyższym zaś stanie powierzchni wody, do głębokości 30 centymetrów poniżej zwierciadła wody.

Ocembrowanie studni otwartej powinno się wznosić nad poziomem otaczającego terenu co najmniej o 1 metr.

Art. 249. Grunt naokoło studni powinien być wybrukowany lub pokryty ubitą gliną grubości 20 centymetrów do odległości 1 metra od ocembrowania studni i posiadać spadek, zapewniający odpływ od studni.

Art. 250. Studnie, zaopatrzone w pompę, powinny być nakryte.

Ocembrowanie tych studzien powinno być wzniesione co najmniej o 10 centymetrów ponad poziom otaczającego terenu

Rozdział 12.

Ustępy.

Art. 251. W dzielnicach skanalizowanych dla każdego mieszkania powinien być urządzony wewnątrz budynku łatwo dostępny ustęp o wymiarach co najmniej 0,85 m. × 1,15 m.

Art. 252. W dzielnicach nieskanalizowanych na każdej działce powinny być urządzone osobne ustępy dla każdego mieszkania.

Art. 253. Każdy ustęp powinien być dostatecznie oświetlony zapomocą okna w ścianie zewnętrznej i zaopatrzony w odpowiednie urządzenie wentylacyjne, wyprowadzone ponad dach.

Powyższy przepis o oświetleniu ustępów zapomocą okien nie ma zastosowania do ustępów, spłókiwanych wodą.

Art. 254. Przy wznoszeniu budynków, w których mają być urządzone pomieszczenia, przeznaczone na pobyt większej ilości ludzi, jak teatry, sale koncertowe, sale dla zebrań i t. p., właściwa władza w każdym poszczególnym wypadku określi potrzebną ilość i sposób urządzenia ustępów.

Art. 255. Urządzane w dzielnicach nieskanalizowanych doły ustępowe powinny posiadać ściany i dno nieprzepuszczalne i być należycie odwietrzane.

Art. 256 Doły ustępowe powinny być urządzone oddzielnie i izolowane od ścian budynku. Odległość dołu ustępowego od studni powinna wynosić co najmniej 10 metrów, a od granic sąsiada — co najmniej 2 metry.

Doły ustępowe powinny być szczelnie zakryte z pozostawieniem odpowiedniego otworu do czyszczenia, zaopatrzonego w podwójnie szczelne zamknięcie.

Art. 257. Zabrania się urządzania na prywatnych posiadłościach dołów ustępowych przy ulicy lub placu publicznym.

Rozdział 13.

Obory, stajnie i chlewy.

Art. 258. Obory, stajnie i chlewy powinny być dostatecznie oświetlone i posiadać nieprzepuszczalną podłogę.

Art. 259. Dla odprowadzania gnojówki (cieczy) do urządzeń oczyszczających, kompostarni, studzienek gnojówkowych lub dołów kloacznych powinny być urządzone kryte ścieki, o ile gnojówka nie może być usuwana zapomocą odpowiednich urządzeń kanalizacyjnych, zabezpieczających sieć kanalizacyjną miejską od zanieczyszczenia.

Ścieki powinny być urządzone w ten sposób, by nie zaczyszczały gruntu i nie zawilgocały murów.

Art. 260. Zbiorniki do składania obornika należy urządzać w ten sposób, ażeby teren i powietrze były zabezpieczone od zanieczyszczenia.

Gdy zbiorniki te są zagłębione w ziemi, powinny być nakryte i czynić zadość wymogom artykułów 255 i 256.

Art. 261. Przy budowie większych obór, stajen i chlewów właściwe władze w każdym poszczególnym wypadku określą warunki, którym budynki te powinny czynić zadość.

Rozdział 14.

Zewnętrzny wygląd budynków.

Art. 262. Lica budynków powinny być tak wykonane, iżby nie powodowały zeszpecenia placu, ulicy albo podwórza.

W podobny sposób powinny być wykonane również wszelkie powierzchnie murów, widoczne z wszelkich dróg komunikacji publicznej.

Art. 263. Budynki nie powinny być malowane w kolorach jaskrawych lub wogóle rażących.

Do malowania należy używać materjałów nieszkodliwych dla zdrowia.

TYTUŁ II.

Przepisy dla gmin wiejskich.

Rozdział 1.

Budynki przy drogach publicznych.

Art. 264. W osiedlach, posiadających prawomocne plany zabudowania albo linje regulacyjne, nowe budynki frontowe powinny być wznoszone w linji zabudowania.

Art. 265. W osiedlach, nie posiadających prawomocnych planów albo linje zabudowania (regulacyjnych), nowe budynki powinny być wznoszone w odległości co najmniej 3,5 metra, ogrodzenia zaś co najmniej 75 centymetrów od dróg publicznych.

Odległość ta powinna być obliczana:

a) od górnej zewnętrznej krawędzi rowu, ścieku lub wykopu, — gdy droga posiada rowy boczne lub płaskie ścieki, albo znajduje się w wykopie;

b) od stopy nasypu drogowego, — gdy droga posiada nasyp bez rowów bocznych;

c) od linji odległej o 2 metry od brzegu drogi, — gdy droga położona jest w poziomie gruntów przyległych.

W dzielnicach istniejących o zwartym charakterze zabudowania właściwe władze mogą pozwolić na wznoszenie budynków w odległości, mniejszej o 3,5 metra od drogi publicznej, o ile budynki te mają być stawiane w linji istniejących budynków.

Art. 266. Przestrzeń pomiędzy budynkami frontowemi a drogą nie może być użyta na podrzędne budynki gospodarskie, lecz powinna być zużytkowana na ogródki.

Ogródki przed domami powinny być odpowiednio odgraniczone od ulicy.

W wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, właściwa władza może zwolnić od obowiązku urządzania ogródków.

Rozdział 2.

Zabudowanie działek.

Art. 267. Każda działka, na której mają być wzniesione budynki mieszkalne lub przeznaczone na pobyt ludzi, powinna posiadać dostęp od ulicy lub drogi.

Art. 268. Każda działka, na której mają być wzniesione, oprócz zabudowań frontowych, również budynki boczne lub tylne w odległości ponad 30 metrów od ulicy lub drogi, powinna posiadać dojazd do podwórza o szerokości co najmniej 3 metrów.

Urządzenie dojazdu, wspomnianego w ustępie pierwszym, nie jest wymagane, jeżeli budynki tylne i boczne są łatwo dostępne w wypadku pożaru.

Art. 269. Pomiędzy budynkami, wznoszonemi na tej samej działce, powinno być pozostawione podwórze o powierzchni co najmniej 36 metrów kwadratowych i o szerokości co najmniej 6 metrów.

Rozdział 3.

Budynki ogniotrwałe i nieogniotrwałe.

Art. 270. Za ogniotrwałe uważa się budynki, których ściany zewnętrzne, ściany nośne (kapitalne), filary nośne i pokrycie dachu są wykonane z materjałów niezapalnych a mianowicie: ściany i filary — z kamienia, betonu, cegły, gliny i t. p. materjałów, a pokrycie dachu — z dachówki, blachy, papy, szkła, kamienia, łupku, cementu i t. p.

Budynki o obustronnie otynkowanych ścianach z materjałów niezapalnych w szkielecie drewnianym (np. mur pruski) i o pokryciu ogniotrwałem uważa się za ogniotrwałe.

Art. 271. Wojewoda na wniosek wydziału powiatowego, oparty na uchwale organu uchwalającego gminy, może zabronić wznoszenie budynków nieogniotrwałych na obszarze całego osiedla lub jego części.

Art. 272. Zabrania się pokrywania dachów materjałem nieogniotrwałym w gminach, w których było to zabronione, w myśl przepisów obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Art. 273 Wojewoda na wniosek wydziału powiatowego, oparty na uchwale organu uchwalającego gminy, może, zabronić pokrywania dachów materjałem nieogniotrwałym w osiedlach, w których w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia pokrywanie takie było dozwolone.

Art. 274. W gminach, w których pokrywanie dachów materjałem nieogniotrwałym jest lub będzie zabronione, wydział powiatowy może w wyjątkowych wypadkach na wniosek organu uchwalającego gminy pozwolić na pokrycie materjałem nieogniotrwałym parterowego budynku nieogniotrwałego.

Art. 275. Pokrywanie i naprawa dachów budynków piętrowych materjałem nieogniotrwałym są zabronione.

Art. 276. Zabroniona jest naprawa nieogniotrwałego pokrycia materjałem nieogniotrwałym:

a) budynków istniejących, a znajdujących się w gminach, w których pokrywanie dachów materjałem nieogniotrwałym jest zabronione i

b) budynków, które nie czynią zadość przepisom o odległościach od granic sąsiadów i od innych budynków.

Rozdział 4.

Odległość budynków od granic i innych budynków.

Art. 277. Nowe budynki powinny być wznoszone z zachowaniem co najmniej niżej podanych odległości od granic sąsiadów:

a) budynki nieogniotrwałe — 6 metrów,

b) budynki ogniotrwałe, posiadające od strony granicy otwory, prowadzące do pomieszczeń, przeznaczonych na pobyt ludzi, 4 metrów,

c) budynki ogniotrwałe, nie posiadające od strony granicy otworów, wspomnianych w punkcie b), — 3 metrów.

Przepisy ustępu pierwszego nie będą stosowane w wypadkach, gdy jest prawnie zapewnione niezabudowanie przyległej działki do odległości, wymaganych dla poszczególnych rodzajów budynków w myśl artykułów 279 i 280.

Przy zakładaniu nowych osiedli odległość wszelkich nieogniotrwale krytych budynków od granic sąsiadów tudzież od środka przyległej drogi powinna wynosić co najmniej 15 metrów.

Przepis ustępu poprzedniego nie ma zastosowania w wypadkach, gdy w związku z przebudową ustroju rolnego urzędy ziemskie orzekną o konieczności zastosowania ze względu na warunki miejscowe, zasługujące na uwzględnienie — mniejszej odległości niż wskazana w powołanym ustępie i określą tę odległość.

Art. 278. W wypadkach, gdy szczupłe rozmiary poszczególnych działek stoją na przeszkodzie zachowaniu odległości, wymienionych w artykule 277, budynki mogą być wznoszone bezpośrednio przy granicy sąsiadów pod następującemi warunkami:

a) o ile budynki są wznoszone jednocześnie przez właścicieli przyległych działek, mogą być zbudowane jako bliźniacze i mają być uważane za jedną całość;

b) o ile budynki nie są wznoszone jednocześnie przez właścicieli przyległych działek, budynek, wznoszony przy granicy, powinien posiadać pokrycie ogniotrwałe i powinien być zaopatrzony od strony granicy w mur ogniochronny bez otworów i próżni o grubości równej co najmniej długości jednej cegły, wyprowadzony 30 centymetrów ponad dach, przyczem o ile zachodzi potrzeba wpuszczenia do muru ogniochronnego drewnianych konstrukcyjnych części, ma pozostawać od drzewa do zewnętrznej powierzchni muru co najmniej pół długości cegły pełnego muru.

Art. 279. Odległość zwykłych budynków nieogniotrwałych od wszelkich innych budynków, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 278, powinna wynosić co najmniej 12 metrów, budynków zaś otwartych nie posiadających ścian a przeznaczonych do przechowywania siana, słomy i tym podobnych materjałów łatwopalnych, — 30 metrów.

Art. 280. Budynki ogniotrwałe powinny być wznoszone w odległości co najmniej 3-ch metrów od innych budynków ogniotrwałych, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 278.

Art. 281. Budynki nieogniotrwałe, w których mają być urządzane kuźnie, suszarnie na owoce, len konopie, jako też nie czyniące zadość wymogom artykułu 302 wędzarnie i wogóle budynki nieogniotrwałe o większych paleniskach, powinny być wznoszone w odległości co najmniej 30 metrów zarówno od granicy sąsiadów, jak i odwszelkich innych budynków.

Budynki wspomniane w ustępie pierwszym, mogą być wznoszone w odległości mniejszej niż 30 metrów od granicy w razie, gdy jest prawnie zapewnione niezabudowanie przyległego do granicy terenu od odległości 30 metrów od projektowanego budynku.

Art. 282. Cegielnie i piece do wypalania wapna powinny być urządzane jedynie poza obrębem zabudowanego obszaru osiedla, w odległości co najmniej 60 metrów od budynków mieszkalnych i od granic sąsiadów.

Rozdział 5.

Fundamenty.

Art. 283. Wszystkie budynki ogniotrwałe powinny być stawiane na fundamentach.

Fundamenty powinny być pokryte tekturą smołowcową lub innym materjałem izolacyjnym na wysokości 20 centymetrów poniżej podłogi.

Rozdział 6.

Schody.

Art. 284. W budynkach, posiadających nad parterem pomieszczenia (pokoje), przeznaczone na pobyt ludzi, powinny być urządzone schody.

W domach o dwóch kondygnacjach (parter i jedno piętro) powinny być urządzone schody ogniotrwałe, czyniące zadość wymogom artykułu 214, o ile odległość tych schodów od środka najdalszego przeznaczonego na pobyt ludzi pomieszczenia (pokoju), znajdującego się powyżej parteru, przekracza 20 metrów. Schody ogniotrwałe mogą być zastąpione przez dwoje schodów nieogniotrwałych.

Art. 285. Użytkowa szerokość biegów schodów powinna wynosić conajmniej 80 centymetrów.

Wzniesienie schodów nie powinno przekraczać 19 centymetrów, a szerokość podnóżka powinna wynosić co najmniej 25 centymetrów.

Szerokość stopni klinowych, mierzona w odległości 40 centymetrów od ich zewnętrznej krawędzi, powinna wynosić co najmniej 25 centymetrów.

Art. 286. Wysokość sufitów nad schodami i spocznikami powinna wynosić co najmniej 2 metry.

Art. 287. Urządzanie ognisk i otworów kominowych pod schodami jest zabronione.

Rozdział 7.

Piece i kominy.

Art. 288 Piece powinny być budowane z materjałów niezapalnych.

Piece, wznoszone na pokładzie nieogniotrwałym, powinny być izolowane od niego warstwą ogniotrwałą grubości co najmniej 15 centymetrów, a piece żelazne bez nóżek — takąż warstwą grubości co najmniej 30 centymetrów.

Art. 289. Nieogniotrwała podłoga przed ogniskami pieców powinna być pokryta blachą o wymiarach co najmniej 40×50 centymetrów.

Również zapomocą blachy lub w inny skuteczny sposób powinna być zabezpieczona od ognia nieogniotrwała podłoga pod piecami żelaznemi na nóżkach, do odległości co najmniej 40 centymetrów od nóżek pieca.

Art. 290. Nad ogniskami otwartemi, znajdującemi się w lokalach, nie posiadających stropów ogniotrwałych, powinny być urządzone kominki lub ogniotrwałe kapy, wystające o 30 centymetrów poza krawędzie ogniska.

Art. 291. Zabrania się urządzania pieców żelaznych i otwartych palenisk w znajdujących się w obrębie osiedli pomieszczeniach, w których są wyrabiane lub przechowywane materjały łatwopalne.

Art. 292. Najmniejsza odległość pieców od drewnianych konstrukcyjnych części budynków powinna wynosić.

a) przy piecach żelaznych, od drewnianych ścian, sufitów i innych drewnianych części budynku, o ile te ściany sufity i części są otynkowane lub w inny sposób zabezpieczone od ognia — 25 centymetrów, w przeciwnym razie — 50 centymetrów;

b) przy piecach z kamienia, cegły lub kafli od wymienionych w punkcie a) otynkowanych lub w inny sposób zabezpieczonych od ognia drewnianych części budynku — 15 centymetrów, od nieotynkowanych zaś — 25 centymetrów.

Art. 293. W miejscowościach, gdzie do opału jest używany węgiel, zabrania się urządzania przy piecach przyrządów do zatykania wylotów do kominów.

Art. 294. W budynkach, posiadających paleniska, muszą być zabudowane kominy. Kominy powinny być stawiane na fundamentach i budowane z cegły palonej.

Art. 295. Połączenia palenisk z kanałami dymowemi powinny być szczelnie wykonane z materjałów niezapalnych.

Art. 296 Żelazne rury, przeznaczone do połączenia palenisk z kanałami dymowemi, powinny być oddalone od drewnianych ścian, sufitów i innych drewnianych części budynku, o ile te ściany, sufity i części są otynkowane lub w inny sposób zabezpieczone od ognia — o 25 centymetrów, w przeciwnym razie — o 50 centymetrów, w wypadku zaś, gdy rury są zaopatrzone w pokrycie niezapalne — o 13 centymetrów (szerokość jednej cegły).

Również przy przepuszczaniu rur przez ściany nieogniotrwałe, izolacja z cegły na glinie lub z innego ogniotrwałego materjału powinna wynosić co najmniej 13 centymetrów (szerokość jednej cegły).

Rury w miejscach załamania powinny być zaopatrzone w szczelnie zasuwane drzwiczki dla oczyszczania.

Art. 297. Grubość ścian kominów powinna wynosić co najmniej pół cegły. Przekrój poprzeczny kanału dymowego powinien być jednakowy na całej wysokości i wynosić co najmniej 13×13 centymetrów w kominach kwadratowych i 15 centymetrów średnicy w kominach okrągłych.

Art. 298. Kanały dymowe powinny być prowadzone w miarę możności pionowo. Dopuszczalne odchylenie kanałów dymowych od pionu nie powinno przekraczać 30 stopni.

Art. 299. Kominy wewnątrz, a na strychu i zewnątrz powinny być wyprawione.

Art. 300. Wszelkie konstrukcyjne części budynków z drzewa, słomy i tym podobnych materjałów nieogniotrwałych powinny być oddalone: od wewnętrznej powierzchni ścian kominowych — co najmniej o 25 centymetrów, od otworów do czyszczenia o 50 centymetrów.

Art. 301. Kominy powinny być wyprowadzone ponad powierzchnię dachu.

Przy pokryciu dachu materjałem ogniotrwałym wysokość komina ponad powierzchnią dachu powinna wynosić co najmniej 30 centymetrów, a odległość górnej krawędzi komina w kierunku poziomym od powierzchni dachu co najmniej 1 metr.

Przy pokryciu dachu materjałem nieogniotrwałym, komin powinien być wyprowadzony do wysokości 60 centymetrów ponad kalenicę.

Art. 302. Ściany, podłogi i sufity w wędzarniach, urządzanych w budynkach, znajdujących się w odległości mniejszej niż 30 metrów od innych budynków i od granic sąsiadów, powinny być zbudowane z materjału ogniotrwałego; drzwi zaś powinny być żelazne lub drewniane, obite blachą

Zabrania się urządzania wędzarni w poddaszach i w budynkach o pokryciu dachu nieogniotrwałem.

Art. 303. Przy urządzaniu większych palenisk i kominów mają zastosowanie prócz art. art. 288 — 302 także przepisy ustępu 1 art. 224 i art. art. 230, 233, 239, i 240.

Rozdział 8.

Lokale przeznaczone na pobyt ludzi.

Art. 304. Wysokość pomieszczeń, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna wynosić od podłogi do belki stropowej co najmniej 2.5 metra, a na poddaszach — 2.2 metra, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 325.

Art. 305. Okna pomieszczeń, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinny być zaopatrzone w odpowiednie urządzenia do otwierania.

W każdem takiem pomieszczeniu (pokoju), co najmniej jedno okno powinno posiadać lufcik.

Powierzchnia okien powinna wynosić co najmniej jedną dziesiątą część powierzchni podłogi lokalu.

Przepisy artykułu niejszego nie mają zastosowania w wypadkach, przewidzianych w artykule 325.

Art. 306. Podłoga we wszystkich budynkach, przeznaczonych na pobyt ludzi, powinna być wzniesiona co najmniej 40 centymetrów nad powierzchnią otaczającego terenu.

Art. 307. W razie, gdy pomieszczenie dla żywego inwentarza ma być urządzone pod jednym dachem z domem mieszkalnym, pomieszczenie to powinno być oddzielone od pomieszczeń mieszkalnych wyprawioną wapnem albo gliną szczelną ścianą i powinno posiadać podłogę z materjału nieprzepuszczalnego, z odpowiedniemi urządzeniami ściekami do odprowadzania nieczystości, szczelny strop, uniemożliwiający przenikanie wyziewów na poddasze, tudzież należytą wentylację.

Rozdział 9.

Studnie.

Art. 308. Każde osiedle powinno posiadać dostateczną ilość studzien, o ile w inny sposób nie jest zaopatrzone w wystarczającą ilość wody, zdatnej do picia.

Art. 309. Odległość studzien od granic sąsiadów powinna wynosić co najmniej 5 metrów, a od obór, stajen, chlewów i t. p. oraz od gnojowników i dołów ustępowych — co najmniej 10 metrów.

Studnie wspólne mogą być urządzane na granicy działki.

Art. 310. Studnie i zbiorniki wody, przeznaczonej do picia, powinny być zabezpieczone od zanieczyszczenia. Przy budowie i przebudowie studzien, mających dostarczyć wody do picia, ściany studni, o ile nie są wykonane z muru na zaprawie cementowej albo z kręgów betonowych, powinny być obłożone warstwą gliny co najmniej 15 centymetrów grubości, do głębokości 1½ metra pod powierzchnią ziemi, przy wyższym zaś stanie powierzchni wody, do głębokości 30 centymetrów poniżej zwierciadła wody.

Ocembrowanie studni otwartej powinno się wznosić nad poziom otaczającego terenu co najmniej o 1 metr.

Art. 311. Grunt naokoło studni powinien być wybrukowany lub pokryty ubitą gliną grubości 20 cm. do odległości 1 metra od ocembrowania studni i posiadać spadek, zapewniający odpływ od studni.

Art. 312. Studnie zaopatrzone w pompę, powinny być nakryte.

Ocembrowanie tych studzien powinno być wzniesione co najmniej o 10 centymetrów ponad poziom otaczającego terenu.

Rozdział 10.

Ustępy, gnojowniki i odprowadzenie nieczystości.

Art. 313. Na każdej działce, na której znajdują się budynki, przeznaczone na pobyt ludzi, powinien być urządzony ustęp.

Art. 314. Doły ustępowe powinny być urządzone nazewnątrz budynków, przeznaczonych na pobyt ludzi i stale nakryte.

Art. 315. Doły ustępowe i gnojowniki powinny być urządzone co najmniej w odległości:

a) od studzien — 10 metrów,

b) od granic sąsiadów — 2 metrów,

c) od dróg publicznych — 5 metrów, licząc odległość od drogi w myśl zasad, podanych w artykule 265.

Spód i ściany tych dołów i gnojowników powinny być wykonane nieprzepuszczalnie dla cieczy i izolowane od ścian budynków, przeznaczonych na pobyt ludzi.

Art. 316. Zabrania się urządzania odpływów lub ścieków płynów cuchnących bądź szkodliwych, tudzież wszelkich nieczystości na ulice i drogi albo do rowów ulicznych lub drogowych.

Rozdział 11.

Większe budynki.

Art. 317. Wznoszone w obrębie osiedli budynki, dłuższe od 25 metrów, w których mają być urządzane pomieszczenia, przeznaczone na pobyt ludzi, powinny być poprzedzielane murami ogniochronnemi w myśl artykułów 199 — 202, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 325.

Art. 318 Budynki nieogniotrwałe nie mogą posiadać więcej od dwóch kondygnacyj (parter i jedno piętro), z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 325.

Urządzenie w budynkach nieogniotrwałych nad piętrem poddaszy mieszkalnych jest zabronione.

Art. 319. W budynkach o więcej niż dwóch kondygnacjach, mieszczących lokale, przeznaczone na pobyt ludzi, powinny być urządzone schody ogniotrwałe, czyniące zadość wymogom artykułu 214.

TYTUŁ III.

Budynki przeznaczone na szczególne cele.

Rozdział 1.

Budynki przeznaczone do użytku publicznego.

Art. 320. Minister Robót Publicznych jest upoważniony do wydawania w drodze rozporządzeń w porozumieniu z za-

interesowanymi ministrami szczegółowych przepisów o budowie: świątyń, teatrów, kinematografów, strzelnic, cyrków, szkół, hoteli, hal, targów, szpitali, budynków, przeznaczonych na zebrania publiczne, i wogóle budynków, przeznaczonych do użytku publicznego.

Do czasu wydania w myśl ustępu pierwszego odnośnych przepisów, właściwe władze w każdym poszczególnym wypadku określą warunki, którym powinny czynić zadość wspomniane wyżej budynki.

Rozdział 2.

Budynki przemysłowe.

Art. 321. Zakłady, podlegające przepisom prawnym o prawie przemysłowem (zakłady przemysłowe), które z powodu wykonywanego w nich przemysłu mogą zagrażać bezpieczeństwu publicznemu, a przedewszystkiem życiu i zdrowiu sąsiadów, lub też mogą ich narazić na szkody i specjalne uciążliwości z powodu chałasu, wyziewów i t. p., powinny być wznoszone w przeznaczonych na ten cel dzielnicach lub poza obrębem osiedli.

Art. 322. W miastach, nie posiadających prawomocnych planów zabudowania, wznoszenie zakładów ,wymienionych w artykule 321, jest dopuszczalne w dzielnicach, przeznaczonych na ten cel w drodze uchwały rady miejskiej, względnie gminnej, zatwierdzonej przez władzę, powołaną do zatwierdzania planu zabudowania. W braku takiej uchwały o dopuszczalności wznoszenia wymienionych zakładów w dzielnicach miejskich orzekają władze, właściwe do wydawania odnośnych pozwoleń.

Art. 323. Przebudowa i rozszerzenie zakładów, określonych w artykule 321, istniejących w mieszkalnych dzielnicach, są zabronione, o ile mogłyby pogorszyć dotychczasowy stan rzeczy pod względem bezpieczeństwa i zdrowia publicznego lub uciążliwości dla sąsiadów.

Art. 324. Wykaz rodzajów zakładów przemysłowych, które należy uważać za szkodliwe w myśl artykułu 321, zostanie ustalony w drodze rozporządzenia przez Ministra Robót Publicznych, w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu i Pracy i Opieki Społecznej.

Do czasu wydania i wejścia w życie rozporządzenia, wspomnianego w ustępie pierwszym, do orzekania o szkodliwości zakładów przemysłowych w myśl artykułu 321 są upoważnione władze, właściwe do wydawania odnośnych pozwoleń.

Art. 325 Przepisy zawarte w artykule 194 (ustęp 1), 199, 202, 241 (ustęp końcowy), 242, 304, 305, 317 i 318 (ustęp 1), nie mają zastosowania do budynków przemysłowych, o ile zachowanie przytoczonych przepisów jest niemożliwe lub zbyt uciążliwe ze względu na przeznaczenie odnośnych budynków.

Wypadki, w których stosowanie przepisów zawartych w artykułach, wyszczególnionych w ustępie pierwszym, będzie uważane za niemożliwe albo zbyt uciążliwe, określi rozporządzenie, wydane na podstawie art. 327.

Art. 326. W ogniotrwałych budynkach przemysłowych, w których nie są wyrabiane albo przechowywane materjały łatwopalne, ogniotrwałe schody, wymagane w myśl artykułów 213, 214, 284 i 319, mogą być zastąpione przez zbudowane z materjałów niezapalnych schody otwarte.

W wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, właściwe władze mogą zwolnić budującego od obowiązku urządzenia w budynku przemysłowym o więcej niż dwóch kondygnacjach schodów ogniotrwałych, wymaganych w myśl art. art. 213, 214, 284 i 319, o ile w budynku ma być zatrudniona niewielka ilość ludzi, — pod warunkiem jednak urządzenia, niezależnie od schodów nieogniotrwałych, również otwartych schodów zewnętrznych, zbudowanych z materjałów niezapalnych, a znajdujących się co najwyżej w odległości 20 metrów od najdalszego punktu każdego piętra.

Art. 327. Ministrowie Robót Publicznych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Pracy i Opieki Społecznej są łącznie upoważnieni do wydania w drodze rozporządzeń szczegółowych przepisów o sposobie budowy i przebudowy budynków przemysłowych.

Rozdział 3.

Budynki państwowe i kolejowe.

Art. 328. Minister Robót Publicznych jest upoważniony do wydawania w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami w drodze rozporządzeń szczegółowych przepisów o budowie budynków państwowych, z wyjątkiem budynków strategicznych, kolejowych i górniczych.

Art. 329. Szczegółowe przepisy o budowie budynków kolejowych państwowych i budynków kolei prywatnych użyteczności publicznej zostaną wydane w drodze rozporządzenia przez MinistraKomunikacji w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

Za budynki kolejowe w myśl niniejszego rozporządzenia uważa się:

a) wszelkie budynki, znajdujące się lub wznoszone na terenie przeznaczonym do utrzymania ruchu kolejowego,

b) kolejowe budynki administracyjne tudzież budynki, w których znajdują się kolejowe zakłady pomocnicze, jak warsztaty, parowozownie, elektrownie i t. p., niezależnie od okoliczności, czy budynki te znajdują się na terenie, przeznaczonym do utrzymania ruchu kolejowego.

TYTUŁ IV.

Przepisy sanitarne.

Art. 330. Ministrowi Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych i zainteresowanymi ministrami przysługuje prawo wydawania w drodze rozporządzeń szczegółowych przepisów, określających wymogi sanitarne, które powinny być przestrzegane przy wykonywaniu postanowień niniejszego rozporządzenia.

TYTUŁ V.

Budynki podlegające odrębnym przepisom.

Art. 331. Przy wznoszeniu, przebudowie i zmianach budynków w pobliżu twierdz i w rejonach fortyfikacyjnych, tudzież w strefie nadgranicznej, określonej w przepisach o granicach Państwa, powinny być zachowane specjalne obowiązujące na wspomnianych obszarach przepisy.

Przy wznoszeniu, przebudowie i zmianach urządzeń i budynków, potrzebnych dla ruchu zakładów, podlegających władzom górniczym, obowiązują postanowienia ustaw górniczych, naftowych i o władzach górniczych oraz wydanych na podstawie tych ustaw rozporządzeń władz górniczych.

Przepisy rozporządzenia niniejszego tudzież przepisy miejscowe nie mają zastosowania do urządzeń i budynków, podpadających pod postanowienia ustępów pierwszego i drugiego, o ile są sprzeczne ze specjalnemi przepisami, o których mowa w tych ustępach.

TYTUŁ VI.

Przystąpienie do budowy i oddanie budynków do użytku.

Rozdział 1.

Pozwolenie na budowę.

Art. 332. Na wykonanie robót, wyszczególnionych niżej w artykułach 333 i 334, o ile roboty te nie dotyczą budynków państwowych, wymagane jest uzyskanie pozwolenia właściwej władzy.

Art. 333. Dla uzyskania pozwolenia na wykonanie niżej wymienionych robót konieczne jest przedstawienie przez budującego właściwej władzy projektu (planu) do zatwierdzenia:

a) na wzniesienie nowych budynków stałych i tymczasowych, tudzież na nadbudowę ich i powiększenie, z wyjątkiem budynków, podanych niżej w punktach a) i d) artykułu 334 i w punktach a) i c) artykułu 335,

b) na przebudowę, przeróbki i wogóle takie zmiany wspomnianych w punkcie a) istniejących budynków, przy których zostają zmieniane, dodawane lub usuwane części nośne lub konstrukcyjne tych budynków, bądź części, wpływające na bezpieczeństwo budynków od ognia lub stan zdrowotny, wreszcie, gdy ulega zmianie wygląd zewnętrzny budynków, ich części lub szczegółów architektonicznych,

c) na zmianę przeznaczenia wspomnianych w punkcie a) budynków lub ich części, a w szczególności na przeróbkę na pomieszczenia dla pobytu ludzi takich lokali, które uprzednio miały inne przeznaczenie lub były budowane dla innego celu,

d) na ustawienie silników mechanicznych o sile powyżej 2 koni mechanicznych, tudzież na wykonanie i gruntowne zmiany urządzeń pomocniczych, związanych z budynkami, a mianowicie: dźwigów wszelkiego rodzaju, ogólnych domowych urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych, ogólnych urządzeń centralnego ogrzewania, dołów kloacznych i t. p., z wyjątkiem urządzeń, wspomnianych w punkcie c) artykułu 334 i w punkcie d) artykułu 335,

e) na wykonanie stałych ogrodzeń murowanych i wogóle z trwałego materjału, wznoszonych od strony ulic i placów publicznych, wszelkich innych stałych ogrodzeń o wysokości, przekraczającej 3 metry, robót ziemnych o stałem technicznem przeznaczeniu, tudzież murów oporowych o wysokości powyżej 80 centymetrów, z wyjątkiem urządzeń, wspomnianych w punkcie d) artykułu 335.

Art. 334. Przedstawienie projektu (planu) nie jest wymagane dla uzyskania pozwolinia na wykonanie niżej wymienionych robót:

a) na roboty wyszczególnione w punktach a), b) i c) artykułu 333 a dotyczące parterowych budynków mieszkalnych

i gospodarskich w miejscowościach wiejskich, z wyjątkiem robót dotyczących budynków w miejscowościach wiejskich na terenie województwa poznańskiego i pomorskiego, do których mają zastosowanie postanowienia artykułu 333,

b) na rozebranie budynków albo ich części, nie wpływających na moc, trwałość, zdrowotność, bezpieczeństwo od ognia lub wygląd pozostałych części budynków,

c) na ustawienie silników mechanicznych o sile do 2 koni mechanicznych, przewodów gazowych i stałych przewodów elektrycznych dla prądów o wysokiem napięciu, piorunochronów, studzien, ustępów i gnojowników, z wyjątkiem urządzeń wspomnianych w punkcie d) artykułu 335,

d) na urządzenie ogrodzeń, wznoszonych od strony ulic i placów publicznych, a nie podpadających pod postanowienia punktu e) artykułu 333 i rusztowań od strony ulic i placów publicznych tudzież na wzniesienie wykraczających poza linję regulacyjną tymczasowych budynków, niezbędnych przy budowie.

Art. 335 Przed przystąpieniem do wykonania niżej wymienionych robót wymagane jest uprzednie zgłoszenie ich do właściwej władzy:

a) wzniesienia i przebudowy parterowych, nie położonych od strony ulicy altan, szop, składzików i tym podobnych budynków bez palenisk o powierzchni, nie przekraczającej 12 metrów kwadratowych i nie wyższych od 3 metrów, — z wyjątkiem podrzędnych budynków gospodarskich, wznoszonych w miejscowościach wiejskich, jak kurniki, budki i tym podobne;

b) wykonanie zmian w istniejących budynkach o ile te zmiany nie wymagają uzyskania pozwolenia w myśl punktów b) i c) artykułu 333, bądź punktu a) artykułu 334, — z wyjątkiem nie wymagających pozwolenia zmian parterowych budynków mieszkalnych i gospodarskich w miejscowościach wiejskich;

c) urządzenia ogrodzeń i rusztowań, tudzież tymczasowych budynków, niezbędnych przy budowie, o ile urządzenie tych ogrodzeń, rusztowań lub budynków nie wymaga uzyskania pozwolenia w myśl punktu e) artykułu 333 lub punktu d) artykułu 334, — z wyjątkiem ogrodzeń, wznoszonych w miejscowościach wiejskich;

d) wykonanie robót, wyszczególnionych w punktach d) i e) artykułu 333 i w punkcie c) artykułu 334, a dotyczących zwykłych gospodarskich urządzeń wiejskich.

Wykonanie wyżej wyszczególnionych robót jest dozwolone, o ile w terminie dni siedmiu od dnia zgłoszenia właściwa władza nie zakaże ich wykonania.

Art. 336. Udzielenie pozwolenia na budowę nie może być uzależnione od uprzedniego uiszczenia gminie przez właściciela działki należności tytułem zwrotu kosztów urządzenia ulicy.

Art. 337. W miejscowościach, w których krajobraz zasługuje na ochronę, właściwa władza może odmówić pozwolenia na budowę, przebudowę lub zmianę budynków, o ileby te roboty spowodowały zeszpecenie krajobrazu, a dałoby się tego uniknąć przez wybór innego miejsca lub też przez inne ukształtowanie budynku, albo jego części.

Określenie miejscowości, w których ma być stosowany przepis tego artykułu, przysługuje właściwemu wojewodzie.

Art. 338. Właściwa władza może zakazać dokonywania wszelkich zmian w zewnętrznym wyglądzie budynków i ich części lub otoczenia, szczególnie przez umieszczenie szyldów reklamowych, jako też napisów, plakatów, obrazów, malowideł, szafek wystawowych i t. p., o ile te zmiany mogą spowodować zniekształcenie lub zeszpecenie ulicy, placu, wyglądu miejscowości albo krajobrazu.

Art. 339. Pozwolenie na roboty, dotyczące budynków a wymagające uzyskania pozwolenia także w myśl ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 936), — nie może być udzielone przed uzyskaniem przez osoby interesowane pozwolenia w myśl wymienionej ustawy.

Art. 340. Pozwolenie na wzniesienie w miejscu publicznem pomnika lub figury, albo na wmurowanie lub zawieszenie tablicy pamiątkowej jako też na roboty, związane ze wzniesieniem, zawieszeniem lub zmianą tego rodzaju pomników, figur lub tablic — o ile roboty te wymagają pozwolenia w myśl rozporządzenia niniejszego, — może być udzielone tylko po uprzedniem uzyskaniu przez osobę interesowaną pozwolenia w myśl obowiązujących przepisów o zatwierdzaniu projektów pomników ze stanowiska artystycznego.

Art. 341. Pozwolenie na roboty polegające na burzeniu, przerabianiu, odnawianiu, rekonstruowaniu, zdobieniu lub uzupełnianiu budynków zabytkowych, jako też na roboty, powodujące zmiany w najbliższem otoczeniu tych budynków, może być udzielone tylko po uprzedniem uzyskaniu przez osoby interesowane pozwolenia, wymaganego w myśl obowiązujących przepisów o opiece nad zabytkami sztuk i kultury.

Odnosi się to także do nowych budynków, wznoszonych przy ulicach i placach, uznanych rozporządzeniem Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego za zabytkowe.

Art. 342. Pozwolenie na wzniesienie, przebudowę albo zmianę budynku w pobliżu twierdzy, bądź w rejonie fortyfikacyjnym (art. 331) może być udzielone tylko po uprzedniem uzyskaniu przez osoby interesowane pozwolenia władzy wojskowej.

Art. 343 Po rozpatrzeniu zgłoszonej prośby o pozwolenie na budowę (art. 333 i 334) właściwa władza:

a) udziela pozwolenia, ewentualnie po zatwierdzeniu złożonego projektu (art. 333), uzależniając w razie potrzeby wykonanie robót budowlanych od zachowania pewnych warunków, wynikających z postanowień niniejszego rozporządzenia, przepisów wydanych na jego podstawie, oraz ze względów bezpieczeństwa lub zdrowia publicznego, — albo

b) odmawia pozwolenia, podając powody takiej odmowy.

Art. 344. Prośba o udzielenie pozwolenia na budowę, przebudowę lub zmianę budynku powinna być rozpatrzona przez właściwą władzę w terminie:

a) trzech tygodni, gdy chodzi o parterowe budynki mieszkalne i gospodarskie w miejscowościach wiejskich,

b) sześciu tygodni, gdy chodzi o budynki, nie wymienione w punkcie a), na których budowę, przebudowę i zmianę udzielają pozwoleń starostowie, magistraty, względnie zwierzchności gmin miejskich, wydziały powiatowe i wydziały wykonawcze komisyj uzdrowiskowych,

c) dziesięć tygodni, gdy chodzi o budynki na których budowę, przebudowę i zmianę udzielają pozwoeń wojewodowie.

Przepis ustępu pierwszego nie ma zastosowania:

a) w wypadkach, gdy dla udzielenia pozwolenia wymagane jest zasięgnięcie opinji innych władz (artykuły 345, 346, 347 i 349);

b) w wypadkach, przewidzianych w artykułach 337 i 338;

c) w wypadkach, gdy zostało zarządzone sporządzenie planu zabudowania danej miejscowości.

Art. 345. Przed wydaniem pozwolenia na wzniesienie, przebudowę albo zmianę budynku lub urządzenia w pobliżu istniejącej lub będącej w budowie kolei żelaznej na obszarze, ustanowionym w specjalnych w tej mierze przepisach, władza powinna zasięgnąć opinji właściwej dyrekcji kolei państwowej lub zarządu kolei prywatnej.

Jeżeli kolej jest dopiero w budowie, należy zasięgnąć opinji zarządu kolei państwowej, względnie kolei prywatnej.

Art. 346. Przed wydaniem pozwolenia na budowę lub przebudowę w miejscowości wiejskiej, nie posiadającej prawomocnego planu zabudowania, budynku w odległości mniejszej od $3^1/_2$ metrów od drogi publicznej, władza powinna zasięgnąć opinji właściwego zarządu drogowego.

Art 347. Przed wydaniem pozwolenia na wzniesienie, przebudowę albo zmianę budynku, przeznaczonego na pomieszczenie szkoły powszechnej, powinna właściwa władza zasięgnąć opinji władzy szkolnej.

Art. 348. Przy wznoszeniu, przebudowie i zmianach budynków o specjalnym charakterze technicznym i urządzeń technicznych w zakładach, podlegających władzom górniczym, z wyjątkiem hut, jako też przy wznoszeniu, przebudowie i zmianach budynków pomocniczych, potrzebnych dla ruchu tych zakładów, uzyskanie przewidzianego w rozporządzeniu niniejszem pozwolenia nie jest wymagane.

Władzą, powołaną do udzielania pozwoleń na budowę, przebudowę i zmiany budynków i urządzeń, wskazanych w ustępie pierwszym, jest właściwa władza górnicza, stosownie do przepisów ustaw górniczych, naftowych i ustaw o władzach górniczych oraz wydanych na ich podstawie rozporządzeń.

Art 349. Przed wydaniem pozwolenia na wzniesienie, przebudowę albo zmianę budynku, nie podpadającego pod postanowienie art. 348 a znajdującego się albo wznoszonego na terenie zakładów, wymienionych w tym artykule, lub na terenie objętym nadaniem górniczem, właściwa władza powinna uprzednio zasięgnąć opinji władzy górniczej.

Art. 350. Udzielenie pozwolenia na budowę nie narusza praw osób trzecich, które im służą w zakresie prawa prywatnego, i dochodzenia ich praw na drodze sądowej.

Art. 351. Udzielone pozwolenie traci swoją ważność jeżeli w ciągu dwóch lat od udzielenia pozwolenia roboty nie zostały rozpoczęte lub po rozpoczęciu przez dwa lata były zawieszone.

Rozdział 2.

Zmiana warunków pozwolenia.

Art. 352. Od postanowień i warunków udzielonego pozwolenia, jako też zatwierdzonego projektu, odstępować nie wolno.

Art. 353. W wypadkach, gdy zachodzi potrzeba wykonania robót, nie przewidzianych w udzielonem pozwoleniu, wymagających uzyskania pozwolenia w drodze zatwierdzenia projektu w myśl art. 333, — roboty te mogą być wykonane tylko po uzyskaniu pozwolenia odnośnej władzy.

Art. 354 O ile chodzi o roboty, wymagające uzyskania pozwolenia w myśl art. 334 lub zgłoszenia, roboty te powinny być zgłoszone do właściwej władzy.

Rozdział 3.

Zatwierdzanie projektów budynków państwowych.

Art. 355. Roboty, wymienione w art. 333, a dotyczace budynków państwowych, mogą być wykonane tylko po sporządzeniu, względnie zatwierdzeniu, odnośnych projektów przez właściwe władze.

Art. 356. Przy wznoszeniu nowych tudzież powiększaniu istniejących budynków państwowych w miastach z wyjątkiem budynków strategicznych, właściwe władze przed zatwierdzeniem projektu, powinny zasięgnąć opinji odnośnych magistratów albo zwierzchności gmin miejskich

W razie nieuwzględnienia takiej opinji gminie przysługuje prawo odwołania do władzy wyższej.

Rozdział 4.

Pozwolenie na użytkowanie budynków.

Art. 357. Bez uprzedniego uzyskania pozwolenia właściwej władzy zabronione jest użytkowanie budynków i urządzeń, wymagających uzyskania pozwolenia w myśl art. 333 niniejszego rozporządzenia.

TYTUŁ VII.

Wykonywanie robót budowlanych i utrzymywanie istniejących budynków.

Rozdział 1.

Plany budynków i kierowanie robotami budowlanemi.

Art. 358. Roboty, wymienione w art. 333, powinny być wykonywane pod nadzorem technicznego kierownika.

Art. 359. Właściwe władze mogą żądać ustanowienia technicznego kierownika robót budowlanych również w wypadkach, gdy te roboty wymagają uzyskania pozwolenia w myśl art. 334 niniejszego rozporządzenia, — o ile jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

W wypadkach, gdy roboty budowlane, wymagające pozwolenia w myśl art. 333, dotyczą budynków parterowych, mieszkalnych i gospodarskich, przeznaczonych na własny użytek właścicieli, — właściwe władze mogą zwolnić budującego od obowiązku ustanowienia technicznego kierownika, o ile w danej miejscowości daje się odczuwać brak osób, uprawnionych do kierowania robotami.

Art. 360. Projekty (plany), wymagane dla uzyskania pozwolenia na budowę w myśl art. 333, z wyjątkiem projektów budynków, wspomnianych w ustępie 2 art. 358, mogą sporządzać tylko osoby do tego uprawnione.

Art. 361. Do kierowania wszelkiemi robotami budowlanemi w myśl art. 358 i ustępu 1 art. 359 — są uprawnione osoby, które:

a) posiadają wyższe wykształcenie techniczne, ukończone przepisanemi egzaminami, nabyte z jednej z państwowych politechnik w kraju na wydziale architektonicznym, albo na odpowiadającym mu wydziale uczelni zagranicznych,

b) wykażą się dostateczną, conajmniej trzyletnią, praktyką przy robotach budowlanych w służbie państwowej, samorządowej lub prywatnej, zaświadczoną przez odnośny urząd lub przez osoby, uprawnione do kierowania robotami, i

c) złożą egzamin z ustawodawstwa budowlanego i z tych przepisów ustawodawstwa administracyjnego, których znajomość przy wykonywaniu zawodu jest potrzebna.

Wspomniane osoby są uprawnione również do sporządzania projektów (planów) robót budowlanych wszelkiego rodzaju.

Art. 362. Do kierowania robotami budowlanemi, z wyłączeniem robót, dotyczących budynków zabytkowych, pomników oraz budynków użyteczności publicznej o charakterze monumentalnym, jak np. świątyń, teatrów, większych ratuszów, bibljotek publicznych i t. p., są upoważnione osoby, które:

a) posiadają wyższe wykształcenie techniczne, ukończone przepisanemi egzaminami, nabyte w jednej z państwowych politechnik w kraju na wydziałach inżynierji lądowej lub wodnej, z wyjątkiem sekcji meljoracyjnej, albo na odpowiadających im wydziałach uczelni zagranicznych,

b) wykażą się dostateczną praktyką, określoną w punkcie b) artykułu 361, i

c) złożą egzamin, określony w punkcie c) art. 361.

Wspomnianym osobom przysługuje uprawnienie do sporządzania projektów (planów) robót budowlanych, do kierowania któremi są uprawnione, o ile wykażą się dostateczną praktyką przy sporządzaniu projektów, która może być odbyta równocześnie z praktyką przy robotach budowlanych.

Art. 363. Osoby, posiadające wyższe wykształcenie techniczne, zakończone przepisanemi egzaminami, a uzyskane w jednej z państwowych politechnik w kraju na wydziałach mechanicznym, elektrycznym, chemji, tudzież w akademji górniczej, albo na odpowiadających im wydziałach uczelni zagranicznych, uprawnione są do kierowania robotami budowlanemi w takim zakresie, w jaki roboty te wchodzą, jako czynności pomocnicze, w zakres głównego ich zawodu, o ile nie chodzi o roboty, dotyczące budynków zabytkowych, pomników, budynków użyteczności publicznej o charakterze monumentalnym, budynków o skomplikowanej konstrukcji żelaznej i żelazo-betonowej, z zastosowaniem belek ciągłych, łukowych, układów ramowych, tudzież budynków, przy których zastosowane są złożone sklepienia o większej rozpiętości.

Osoby te pozatem powinny posiadać dostateczną co najmniej trzyletnią praktykę bueowlaną przy budowie fabryk i zakładów przemysłowych, związane z wykonywaniem głównego zawodu w służbie państwowej, samorządowej lub prywatnej zaświadczoną przez odnośny urząd lub przez osoby, uprawnione do kierowania robotami, tudzież powinny złożyć egzamin określony w punkcie c) artykułu 361.

Wymienionym osobom przysługuje również uprawnienie do sporządzania projektów (planów) według zasad i na warunkach, określonych w ustępie drugim art. 362.

(Dokończenie w następnym numerze).

OD REDAKCJI.

Sprostowanie do artykułu: „Nadzór nad trójprzewodową siecią prądu stałego, umieszczonego w Nr. 8 b. r.

Str.	Kolumna.	Wydrukowano w wierszu.	Winno być.
12	prawa	2 systematycznie	symetrycznie
14	„	5 od dołu zachowanie	rachowanie
15	lewa	8 ustęp 4 wiersz „odbiorca zaś całe obciążenie na czynne przewody".	„odbiorca zaś prze- [illegible]
15	„	3 ustęp od dołu 2 wiersz „przyrządy we dnie poszerzają się..."	„przyrządy we dnie poruszają się.."
15	prawa	6 ustęp od dołu	należy umieścić pod rys. 1
		5 „ „ „	„ „ „ „ 2
		4 „ „ „	„ „ „ „ 3
		3 „ „ „	„ „ „ „ 4
		2 i 1 „ „ „	„ „ „ „ 5

WARUNKI PRENUMERATY:

Prenumeratę roczną . . . . 12 zł.
„ półroczną . . . . 6 zł.
„ kwartalną . . . . 3 zł.
Przyjmuje Administracja.
Cena numeru pojedynczego. . . . 1.00 zł.
Zagranicą . . . . 1.50 zł.

CENY OGŁOSZEŃ:

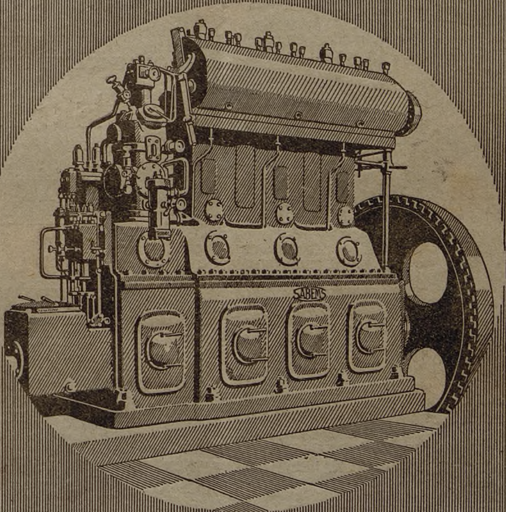
Jednorazowych:
Za całą stronę . . . . zł 120
„ pół strony . . . . „ 65
„ ćwierć strony . . . . „ 40
„ jedną ósmą strony . . . . „ 20
Ogłoszenia kolorowe 50% drożej.

Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek
za 6-krotne ogłoszenie 10%
za 12-krotne ogłoszenie 20%
Ogłoszenia na 1 str. okł. 100% drożej.
Na pozostałych str. okł. o 50% drożej.

BIURO REDAKCJI i ADMINISTRACJI: Wilno, ul. Wileńska 33 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telefon Nr 75 Redakcja i Administracja otwarta codziennie od godz. 11 do 13 oprócz świąt. Rękopisów Redakcja nie zwraca.

Redaktor odpowiedzialny Inż. Grzegorz Merson
Sekretarz Redakcji i Administracji A. Słojewski.

Wydawca Stow. Techn. Polsk. w Wilnie.
[illegible]


SABEMS